

Séance du Grand Conseil

Mardi 14 juin 2016

de 14 h.00 à 17 h.00

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

Groupe Culture de 12h15 à 13h45 au Lausanne-Moudon

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	1.	Communications			
	2.	Dépôts			
	3.	(16_POS_181) Postulat Lena Lio et consorts - Pour une meilleure maîtrise de la frénésie réglementaire et normative (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	4.	(16_HQU_JUI) Heure des questions orales du mois de juin 2016	GC		
	5.	(294) Exposé des motifs et projets de décrets accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt conditionnellement remboursable de CHF 286'835'000, un prêt sans intérêts de CHF 15'970'000 et une garantie d'emprunt de CHF 104'584'000 pour le financement de la participation de l'Etat ainsi que le préfinancement partiel de la part fédérale de la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) et accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 20'000'000 pour la participation de l'Etat au financement des aménagements routiers de la première étape du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges et accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt conditionnellement remboursable de CHF 14'000'000 pour les études de la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix et accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 5'500'000 pour la participation de l'Etat aux études des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Valérie Schwaar et consorts pour un signe clair de l'Etat en faveur des systèmes de transports publics d'agglomération efficaces (11_POS_305) (1er débat)	DIRH.	Modoux P.	

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
	6.	(293) Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la stratégie de soutien économique du Canton de Vaud aux Alpes vaudoises pour les années 2016-2023 (projet "Alpes vaudoises 2020") et Exposé des motifs et projets de décrets accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 10'198'820 pour co-financer les projets d'enneigement mécanique de Bretaye-Gryon phase II, d'installation du tapis roulant pour skieurs Chaux-Gryon, de modernisation du télésiège débrayable Conche-Mi Laouissalet, de modernisation du télésiège débrayable Laouissalet-Meilleret, portés par Télé Villars-Gryon-Diablerets S.A. (TVGD SA) et accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 2'544'000 pour co-financer les projets d'installation du tapis roulant pour skieurs de Plan-Praz, d'installation du tapis roulant pour skieurs du Tobogganing Park, d'installation du tapis roulant pour skieurs de la Droséra, d'enneigement mécanique des Mosses, portés par Télé-Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les postulats - Philippe Grobéty et consorts "En faveur d'un soutien à l'économie touristique de montagne" (11_POS_291) - Martial de Montmollin et consorts "Pour une politique plus durable pour le tourisme dans les Alpes vaudoises" (14_POS_082) et Réponses du Conseil d'Etat aux interpellations Alexis Bally "Alpes 2020 - investir là où il n'y a plus de neige ?" (13_INT_163) - Anne Baehler Bech "Qui payera les 600 millions d'Alpes vaudoises 2020" - (13_INT_162) Olivier Epars - "Le projet Alpes 2020 est-il réalisable ?" (13_INT_154)(1er débat)	DECS.	Renaud M.	
	7.	(275) Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'700'000.- destiné à financer l'assainissement de la décharge de l'Arsat sur la Commune d'Ormont-Dessous (1er débat)	DTE.	Favrod P.A.	
	8.	(15_POS_146) Postulat Raphaël Mahaim et consorts - Couverture ECA des bâtiments agricoles : risques de sous-couverture et primes arbitraires	DTE	Randin P.	
	9.	(16_INT_467) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Yves Ferrari et consort - Procédure de désaffectation de la centrale de Mühleberg : le début de la fin ?	DTE		
	10.	(15_POS_151) Postulat Fabienne Freymond Cantone et consorts aux Conseils d'Etat vaudois, genevois et valaisan : Pour engager une réflexion coordonnée pour une meilleure conciliation entre les activités et infrastructures nautiques et les milieux naturels du Lac Léman	DTE, DIRH	Epars O.	

Séance du Grand Conseil

Mardi 14 juin 2016

de 14 h.00 à 17 h.00

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.	(16_POS_160) Postulat Manuel Donzé - Les deux roues sur les voies de bus !	DIRH	Ruch D.	
	12.	(15_INT_461) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Graziella Schaller et consorts au nom du groupe vert'libéral - Les téléphériques en ville sont-ils possibles dans le canton de Vaud ?	DIRH.		
	13.	(15_MOT_073) Motion Nicolas RoCHAT Fernandez et consorts - Augmentation de la prime pour les frais professionnels des apprentis	DFJC	Melly S.	
	14.	(273) Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 5'350'000.- pour financer l'acquisition d'une fraction d'environ 28'000 m2 du bien-fonds n° 222 de Romanel-sur-Lausanne, propriété de la Commune de Lausanne, pour l'implantation du futur site du service des automobiles et de la navigation, et d'accorder à cette dernière un droit d'emption sur la partie de bien-fonds n° 2'568 de Lausanne occupée par les halles d'expertise cantonale des véhicules à moteur (1er débat)	DFIRE.	Jaccoud J.	
	15.	(15_POS_150) Postulat Jessica Jaccoud et consorts - Pour un dispositif alerte enlèvement efficace	DIS	Calpini C.	
	16.	(15_INT_459) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Philippe Ducommun - Record d'insécurité catastrophique dans le canton de Vaud	DIS.		
	17.	(16_INT_473) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Julien Cuérel - SCL : un service en voie de disparition ?	DIS.		

Secrétariat général du Grand Conseil



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 : 16-POS-181

Déposé le : 07.06.16

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 une meilleure maîtrise de la frénésie réglementaire et normative

Texte déposé

Dans l'exposé des motifs d'un projet de loi ou de décret, il est fait état des implications en termes de charge de travail, lesquelles sont mentionnées dans une section intitulée **Conséquences pour le personnel** ; mais elles ne concernent en fait que le personnel de l'administration cantonale directement concernée.

En revanche, les EMPL et EMPD ne fournissent aucune évaluation sur les coûts globaux directs et indirects que pourrait entraîner l'adoption du projet présenté, surtout à l'extérieur de l'administration cantonale *stricto sensu*.

Cela vaut en particulier pour l'impact financier et administratif du projet dans le secteur privé (petites et moyennes entreprises), fondation ou associations semi-publiques, voire d'autres collectivités publiques tierces (régions, communes, etc.) sans parler du surcroît de travail occasionné par de nouvelles normes pour les structures ou administrations cantonales/communales existantes.

Or l'expérience montre que l'alourdissement constant du recueil des normes législatives conduit, dans plusieurs domaines, à une part totalement disproportionnée des tâches administratives, de contrôle ou de répression.

Dans le secteur de l'économie – en particulier dans les PME – et dans les administrations communales, le temps consacré à des contrôles, des récoltes de données, des synthèses statistiques et des productions périodiques de documents divers destinés au Canton finit par dépasser celui qui peut être dévolu à leurs activités principales. Et cela, même lorsque l'EMPL ou l'EMPD mentionne « Néant » dans la rubrique des **Conséquences pour le personnel**.

De leur côté, les instances chargées de veiller au respect des nouvelles normes accumulent les heures supplémentaires, tandis que l'état de surcharge des tribunaux réprimant les infractions fait désormais partie d'une espèce de normalité.

En conséquence, les auteurs du présent postulat demandent :

- que le Conseil d'État propose une méthodologie – applicable à tout projet de loi ou de décret – permettant l'évaluation des impacts, notamment en nombre de postes EPT, sur les entités qui y seraient soumises, y compris vis-à-vis des acteurs de l'économie privée ou parapublique.
- que le résultat de cette évaluation figure dans l'exposé des motifs, afin que le Grand Conseil soit informé en détail des conséquences pratiques des dispositions qui sont soumises à son approbation.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

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

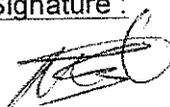
(b) renvoi à une commission sans 20 signatures

(c) prise en considération immédiate

Nom et prénom de l'auteur :

LIO Lena

Signature :



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

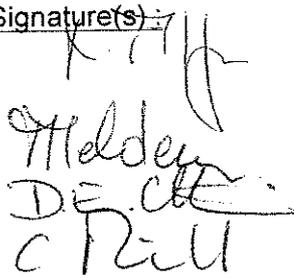
BUFFAT Marc-Olivier

MELDEM Martine

CHRISTO, Dominique-Elia

Richard Claire

Signature(s) :



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

Liste des députés signataires – état au 1^{er} mai 2016

Ansermet Jacques	Christin Dominique-Ella	Eggenberger Julien
Attinger Doepper Claire	Clément François	Ehrwein Nihan Céline
Aubert Mireille	Clivaz Philippe	Epars Olivier
Baehler Bech Anne	Collet Michel	Favrod Pierre-Alain
Ballif Laurent	Cornamusaz Philippe	Ferrari Yves
Bendahan Samuel	Courdesse Régis	Freymond Isabelle
Berthoud Alexandre	Creteigny Gérald	Freymond Cantone Fabienne
Bezençon Jean-Luc	Creteigny Laurence	Gander Hugues
Blanc Mathieu	Croci-Torti Nicolas	Genton Jean-Marc
Bolay Guy-Philippe	Crottaz Brigitte	Germain Philippe
Bonny Dominique-Richard	Cuérel Julien	Glauser Nicolas
Bory Marc-André	De Montmollin Martial	Golaz Olivier
Bovay Alain	Debluë François	Grandjean Pierre
Buffat Marc-Olivier	Décosterd Anne	Grobéty Philippe
Butera Sonya	Deillon Fabien	Guignard Pierre
Cachin Jean-François	Démétriadès Alexandre	Haldy Jacques
Calpini Christa	Desmeules Michel	Hurni Véronique
Capt Gloria	Despot Fabienne	Induni Valérie
Chapalay Albert	Devaud Grégory	Jaccoud Jessica
Chappuis Laurent	Dolivo Jean-Michel	Jaquet-Berger Christiane
Cherubini Alberto	Donzé Manuel	Jaquier Rémy
Cherbuin Amélie	Ducommun Philippe	Jobin Philippe
Chevalley Christine	Dupontet Aline	Jungclaus Delarze Suzanne
Chollet Jean-Luc	Durussel José	Kappeler Hans Rudolf
Christen Jérôme	Duvoisin Ginette	Keller Vincent

Liste des députés signataires – état au 1^{er} mai 2016

Kernen Olivier

Krieg Philippe

Kunze Christian

Labouchère Catherine

Lio Lena

Luisier Christelle

Mahaim Raphaël

Maillefer Denis-Olivier

Manzini Pascale

Marion Axel

Martin Josée

Mattenberger Nicolas

Matter Claude

Mayor Olivier

Meienberger Daniel

Meldem Martine

Melly Serge

Meyer Roxanne

Miéville Laurent

Miéville Michel

Modoux Philippe

Mojon Gérard

Montangero Stéphane

Mossi Michele

Neyroud Maurice

Nicolet Jean-Marc

Oran Marc

Pahud Yvan

Papilloud Anne

Pernoud Pierre-André

Perrin Jacques

Pidoux Jean-Yves

Pillonel Cédric

Podio Sylvie

Probst Delphine

Randin Philippe

Rapaz Pierre-Yves

Rau Michel

Ravenel Yves

Renaud Michel

Rey-Marion Alette

Rezso Stéphane

Richard Claire

Riesen Werner

Rochat Nicolas

Romano Myriam

Roulet Catherine

Roulet-Grin Pierrette

Rubattel Denis

Ruch Daniel

Rydlo Alexandre

Schaller Graziella

Schelker Carole

Schobinger Bastien

Schwaar Valérie

Schwab Claude

Sonnay Eric

Sordet Jean-Marc

Stürner Felix

Surer Jean-Marie

Thalmann Muriel

Thuillard Jean-François

Tosato Oscar

Treboux Maurice

Trollet Daniel

Tschopp Jean

Uffer Filip

Venizelos Vassilis

Voiblet Claude-Alain

Volet Pierre

Vuarnoz Annick

Vuillemin Philippe

Wüthrich Andreas

Wyssa Claudine

Züger Eric



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

PAR COURRIEL

Mesdames et Messieurs les Conseillers d'Etat,
Mesdames et Messieurs les Secrétaires généraux,

Nous vous transmettons, ci-joint le tableau des questions orales déposées le mardi 7 juin 2016, concernant l'heure des questions du mardi 14 juin 2016.

DATE DE LA QUESTION	TEXTE DU DEPOT	REF.	DEPT
7 juin 2016	Question orale Graziella Schaller - Où en sont les réflexions sur l'avenir du Palais de Rumine	16_HQU_245	DFJC
7 juin 2016	Question orale Serge Melly - Aimez-vous Veillon	16_HQU_246	DFIRE

Le Secrétaire général

Igor Santucci

Lausanne, le 8 juin 2016

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt conditionnellement remboursable de CHF 286'835'000, un prêt sans intérêts de CHF 15'970'000 et une garantie d'emprunt de CHF 110'800'000 pour le financement de la participation de l'Etat ainsi que le préfinancement partiel de la part fédérale de la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare)

et

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 20'000'000 pour la participation de l'Etat au financement des aménagements routiers de la première étape du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges

et

accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt conditionnellement remboursable de CHF 14'000'000 pour les études de la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix

et

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 5'500'000 pour la participation de l'Etat aux études des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Valérie Schwaar et consorts pour un signe clair de l'Etat en faveur des systèmes de transports publics d'agglomération efficaces (11_POS_305)

TABLE DES MATIÈRES

1	PRESENTATION DES PROJETS.....	8
1.1	Résumé de l'objet des présents décrets.....	8
1.1.1	<i>Financement de travaux.....</i>	8
1.1.2	<i>Crédits d'études.....</i>	9
1.1.3	<i>Mécanismes de financement et TVA.....</i>	9
1.2	Contexte des projets : Projet d'Agglomération Lausanne – Morges et Plan des mesures OPair de l'Agglomération Lausanne – Morges	9
1.2.1	<i>Les principes du Projet d'Agglomération Lausanne – Morges.....</i>	9
1.2.2	<i>Développement des transports publics.....</i>	10
1.2.3	<i>Métros, tramway et bus à haut niveau de service, les axes structurants du réseau de transports publics de l'agglomération</i>	12
1.2.4	<i>Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges</i>	13
1.3	Financement fédéral des projets	14
1.3.1	<i>Arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure</i>	15
1.3.2	<i>Arrêté fédéral du 21 septembre 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011</i>	15
1.3.3	<i>Arrêté fédéral du 16 septembre 2014 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015.....</i>	16
1.3.4	<i>Message du 18 février 2015 relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, au comblement du déficit et à la mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales.....</i>	16
2	PARTICIPATION DE L'ETAT AU FINANCEMENT DE LA REALISATION DE LA PREMIERE ETAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE LAUSANNE (FLON) ET RENENS (GARE).....	17
2.1	Les bénéficiaires du projet.....	17
2.1.1	<i>Des performances qui répondent aux objectifs du PALM.....</i>	17
2.1.2	<i>Un outil efficace pour le réaménagement urbain.....</i>	19
2.2	Un projet issu d'une gouvernance partenariale.....	20
2.2.1	<i>Un projet placé sous le pilotage d'une Délégation Politique (DEPOL)....</i>	20
2.2.2	<i>Un projet bénéficiant d'une expertise immobilière continue et équitable..</i>	21
2.2.3	<i>Une gouvernance partenariale qui a permis d'accompagner la procédure fédérale d'approbation des plans.....</i>	21
2.3	Les caractéristiques principales de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare).....	21
2.3.1	<i>Le tracé et les stations.....</i>	21
2.3.2	<i>Spécifications techniques et effectif du matériel roulant.....</i>	22
2.3.3	<i>Caractéristiques du garage atelier.....</i>	23
2.3.4	<i>Les mesures d'accompagnement nécessaires.....</i>	24
2.3.5	<i>Restructuration du réseau bus en lien avec l'arrivée du tramway.....</i>	26
2.4	Impacts sur l'environnement.....	26
2.4.1	<i>Qualité de l'air.....</i>	26
2.4.2	<i>Assainissement du bruit.....</i>	27

2.4.3	<i>Protection des eaux</i>	27
2.4.4	<i>Protection de la nature et compensation forestière</i>	27
2.4.5	<i>Suivi environnemental de la réalisation</i>	28
2.5	Impacts fonciers du projet.....	28
2.6	La participation de l'Etat à la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare).....	29
2.6.1	<i>Hypothèses et références générales prises en compte</i>	29
2.6.2	<i>Principes de répartition des coûts</i>	30
2.6.3	<i>Présentation détaillée de la participation de l'Etat</i>	31
2.7	Calendrier prévisionnel.....	33
2.8	Principes en termes de propriété et de maintenance.....	33
2.9	Incidences sur les indemnités annuelles d'exploitation.....	34
3	PARTICIPATION DE L'ETAT AU FINANCEMENT DES AMENAGEMENTS ROUTIERS DE LA PREMIERE ETAPE DU RESEAU DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE L'AGGLOMERATION LAUSANNE – MORGES.....	36
3.1	Le concept de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).....	36
3.2	Le réseau de BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges.....	36
3.3	Les projets partiels d'aménagement de la première étape des BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges.....	37
3.3.1	<i>Caractéristiques principales des projets partiels d'aménagement</i>	37
3.3.2	<i>Aménagements routiers et fonctionnels prévus</i>	38
3.3.3	<i>Incidences sur le système de transport</i>	38
3.4	La participation de l'Etat à la première étape des BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges.....	39
4	ETUDES DE LA DEUXIEME ETAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE RENENS (GARE) ET BUSSIGNY – VILLARS-SAINTE-CROIX.....	40
4.1	Avant-projet du prolongement du tramway t1 de Renens (Gare) à Bussigny – Villars-Sainte-Croix.....	40
4.1.1	<i>Caractéristiques principales du prolongement du tramway t1</i>	41
4.1.2	<i>Incidences sur le système de transport</i>	41
4.2	Montant estimatif des coûts d'ouvrage au terme des études de l'avant-projet.....	42
4.3	Etudes et prestations financées par le présent décret.....	43
4.3.1	<i>Calendrier intentionnel des études</i>	43
4.3.2	<i>Montant des coûts d'études du prolongement du tramway t1</i>	44
5	PARTICIPATION DE L'ETAT AUX ETUDES DES AMENAGEMENTS ROUTIERS DES DEUXIEME ET TROISIEME ETAPES DU RESEAU DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE L'AGGLOMERATION LAUSANNE – MORGES.....	45
5.1	Les projets partiels d'aménagement des deuxième et troisième étapes des BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges.....	45
5.1.1	<i>Caractéristiques principales des projets partiel d'aménagement des deuxième et troisième étapes des BHNS</i>	45
5.1.2	<i>Aménagements routiers et fonctionnels prévus</i>	45
5.2	Montants des études et participation financière de l'Etat aux études des deuxième et troisième étapes des BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges.....	46

5.2.1	Montants des études des deuxième et troisième étapes des BHNS.....	46
5.2.2	Calendrier intentionnel des études.....	47
5.2.3	Participation financière de l'Etat aux études des deuxième et troisième étapes des BHNS.....	48
6	MODE DE CONDUITE DU PROJET.....	50
6.1	Participation de l'Etat au financement de la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare)	50
6.2	Participation de l'Etat au financement des aménagements routiers de la première étape du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges.....	50
6.3	Etudes de la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix	51
6.4	Etudes des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges.....	51
7	CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET CONCERNANT LA PARTICIPATION DE L'ETAT AU FINANCEMENT DE LA REALISATION DE LA PREMIERE ETAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE LAUSANNE (FLON) ET RENENS (GARE).....	52
7.1	Conséquences sur le budget d'investissement	52
7.2	Amortissement annuel	52
7.3	Charges d'intérêt	52
7.4	Conséquences sur l'effectif du personnel.....	53
7.5	Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	53
7.6	Conséquences sur les communes.....	56
7.7	Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	56
7.8	Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	57
7.9	Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	57
7.10	Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	57
	7.10.1 Principe de la dépense.....	58
	7.10.2 Quotité de la dépense.....	59
	7.10.3 Moment de la dépense.....	59
	7.10.4 Conclusion.....	59
7.11	Découpage territorial (conformité à DecTer).....	59
7.12	Incidences informatiques.....	59
7.13	RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	59
7.14	Simplifications administratives.....	60
7.15	Protection des données.....	60
7.16	Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	60
8	CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET CONCERNANT LA PARTICIPATION DE L'ETAT AU FINANCEMENT DES AMENAGEMENTS ROUTIERS DE LA PREMIERE ETAPE DU RESEAU DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE L'AGGLOMERATION LAUSANNE – MORGES.....	60
8.1	Conséquences sur le budget d'investissement	60

8.2	Amortissement annuel	61
8.3	Charges d'intérêt	62
8.4	Conséquences sur l'effectif du personnel.....	62
8.5	Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	62
8.6	Conséquences sur les communes.....	62
8.7	Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	62
8.8	Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	63
8.9	Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	63
8.10	Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	63
	8.10.1 Principe de la dépense.....	64
	8.10.2 Quotité de la dépense.....	64
	8.10.3 Moment de la dépense.....	64
	8.10.4 Conclusion.....	64
8.11	Découpage territorial (conformité à DecTer).....	64
8.12	Incidences informatiques.....	64
8.13	RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	64
8.14	Simplifications administratives.....	64
8.15	Protection des données.....	64
8.16	Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	65

9 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET CONCERNANT LES ETUDES DE LA DEUXIEME ETAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE RENENS (GARE) ET BUSSIGNY – VILLARS-SAINTE-CROIX..... 65

9.1	Conséquences sur le budget d'investissement	65
9.2	Amortissement annuel	65
9.3	Charges d'intérêt	66
9.4	Conséquences sur l'effectif du personnel.....	66
9.5	Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	66
9.6	Conséquences sur les communes.....	66
9.7	Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	66
9.8	Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	66
9.9	Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	67
9.10	Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	67
	9.10.1 Principe de la dépense.....	68
	9.10.2 Quotité de la dépense.....	69
	9.10.3 Moment de la dépense.....	69
	9.10.4 Conclusion.....	69
9.11	Découpage territorial (conformité à DecTer).....	69
9.12	Incidences informatiques.....	69
9.13	RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	69
9.14	Simplifications administratives.....	69
9.15	Protection des données.....	70
9.16	Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	70

10	CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET CONCERNANT LA PARTICIPATION DE L'ETAT AUX ETUDES DES AMENAGEMENTS ROUTIERS DES DEUXIEME ET TROISIEME ETAPES DU RESEAU DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE L'AGGLOMERATION LAUSANNE – MORGES.....	71
10.1	Conséquences sur le budget d'investissement	71
10.2	Amortissement annuel	72
10.3	Charges d'intérêt	72
10.4	Conséquences sur l'effectif du personnel.....	72
10.5	Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	72
10.6	Conséquences sur les communes.....	72
10.7	Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	72
10.8	Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	72
10.9	Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	73
10.10	Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	73
	10.10.1Principe de la dépense.....	73
	10.10.2Quotité de la dépense.....	74
	10.10.3Moment de la dépense.....	74
	10.10.4Conclusion.....	75
10.11	Découpage territorial (conformité à DecTer).....	75
10.12	Incidences informatiques.....	75
10.13	RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	75
10.14	Simplifications administratives.....	75
10.15	Protection des données.....	75
10.16	Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	76
11	RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT SUR LE POSTULAT VALERIE SCHWAAR ET CONSORTS POUR UN SIGNE CLAIR EN FAVEUR DES SYSTEMES DE TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION EFFICACES (11_POS_300)..	76
11.1	Rappel du postulat.....	76
11.2	Rapport du Conseil d'Etat.....	77
12	CONCLUSION.....	78

GLOSSAIRE

AFTPU	Axes Forts de Transports Publics Urbains
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
DEPOL	Délégation Politique (des axes forts de transports publics urbains)
DIRH	Département des Infrastructures et Ressources Humaines
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
GCRT	Groupe de Concertation (des axes forts de transports publics urbains)
<u>LFInfr</u>	Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure du 6 octobre 2006 (RS 725.13)
<u>LHand</u>	Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées du 13 décembre 2002 (RS 151.3)
LMTP	Loi sur la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990 (RSV 740.21)
<u>LFo</u>	Loi fédérale sur les forêts du 4 octobre 1911 (RSV 921.0)
LPE	Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (RS 814.01)
LSU	Loi fédérale sur les aides financières et les indemnités du 5 octobre 1990 (RS 616.1)
LTVA	Loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée du 12 juin 2008 (RS 641.20)
<u>LRou</u>	Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (RSV 725.01)
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (RS 814.41)
PALM	Projet d'Agglomération Lausanne – Morges
<u>PDCn</u>	Plan Directeur Cantonal
RLPNMS	Règlement d'application de la loi du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature, des monuments et des sites (RSV 450.11.1)
<u>tl</u>	Transports publics de la région lausannoise SA

1 PRESENTATION DES PROJETS

1.1 Résumé de l'objet des présents décrets

L'exposé des motifs et les quatre projets de décrets portent sur le développement du tramway t1 et des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) du Projet d'Agglomération Lausanne – Morges (PALM). Ces décrets font suite à celui adopté par le Grand Conseil en date du 24 mars 2009 pour l'étude de la première étape du réseau d'Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) du PALM.

Cette étude, dont la durée initialement prévue était de quatre ans, a été considérablement allongée du fait :

- des difficultés et oppositions rencontrées en cours de la Procédure fédérale d'Approbation des Plans (PAP) (autorisation de construire selon la Loi fédérale sur les chemins de fer) ;
- de diverses phases d'optimisation des projets d'aménagements routiers en faveur de la première étape des BHNS. Ces optimisations ont été conduites par les communes territorialement concernées, dans la mesure où elles assumeront par la suite une part prépondérante des investissements correspondants.

1.1.1 Financement de travaux

Les deux premiers projets de décrets du présent exposé des motifs permettront de financer la participation de l'Etat à la réalisation de la première étape de développement du réseau de tramway et BHNS du PALM :

- Décret accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt conditionnellement remboursable de CHF 286'835'000, un prêt sans intérêts de CHF 15'970'000 et une garantie d'emprunt de CHF 110'800'000 pour le financement de la participation de l'Etat ainsi que le préfinancement partiel de la part fédérale au financement de la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) :
 - le prêt conditionnellement remboursable est destiné à la réalisation du secteur infrastructure de la première étape du projet (aménagements de voirie, plateforme du tramway, stations, alimentation électrique, ...). Il comprend également l'achèvement de la phase de planification ainsi que les frais liés à de très probables recours contre la décision fédérale d'approbation des plans attendue au début de l'année 2016 ;
 - le prêt sans intérêts est destiné à préfinancer 20% de la contribution fédérale au secteur infrastructure du projet ;
 - la garantie d'emprunt en faveur des tl est destinée à financer la réalisation du secteur transport du projet (garage atelier et véhicules).
- Décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 20'000'000 pour la participation de l'Etat au financement des aménagements routiers de la première étape du réseau de BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges. Ces aménagement routiers, seront principalement financés et réalisés par les communes concernées. Les lignes BHNS seront les lignes principales du réseau de bus de l'agglomération. Leur niveau de performance élevé, proche de celui d'un tramway, sera atteint par des portions de ligne importantes en voies réservées, des distances entre arrêt plus élevées que celles de lignes de bus et trolleybus existantes et des priorités aux carrefours. Sur une partie de leur tracé, elles remplaceront certaines des lignes actuelles tl parmi les plus fréquentées. Elles desserviront les sites stratégiques et centres de l'agglomération dans lesquels la demande attendue à long terme ne justifie pas la capacité qu'offre une ligne de tramway ou de métro.

1.1.2 Crédits d'études

Les troisième et quatrième projets de décrets soumis permettront de financer la participation de l'Etat aux études des deuxième et troisième étapes de développement du réseau de tramway et BHNS du PALM, en cohérence avec le calendrier de réalisation de ces mesures présenté à la Confédération en 2012 :

- décret accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt conditionnellement remboursable de CHF 14'000'000 pour les études de la deuxième étape du tramway tl entre Renens (Gare) et Bussigny - Villars-Sainte-Croix ;
- décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 5'500'000 pour la participation de l'Etat aux études des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes du réseau de BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges.

1.1.3 Mécanismes de financement et TVA

Tout comme la Confédération, qui participera également au financement du tramway (voir chapitre 1.3 ci-dessous), l'Etat financera le secteur infrastructure du tramway, que ce soit pour la réalisation de la première étape ou pour les études de sa deuxième étape, par des prêts. L'octroi et la gestion de prêts étant exclues du champ de l'impôt en vertu de l'article 21, alinéa 2, chiffre 19 de la Loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée (LTVA ; RS 641.20), le financement de l'infrastructure du tramway n'est donc pas soumis à la TVA.

La garantie d'emprunt en faveur des tl destinée à financer la réalisation du secteur transport du tramway (garage atelier et véhicules) ne comporte pas de TVA. En effet, dans la mesure où les tl investissent dans des objets nécessaires à leur activité entrepreneuriale et sans subvention des collectivités publiques, ils pourront récupérer la TVA qui leur aura été facturée (art. 28, LTVA) et de manière intégrale (art. 33, al. 2, LTVA). D'autre part, les opérations de cautionnement et de garanties sont également des activités exclues du champ de la TVA (art. 21, al. 2, ch. 19, LTVA).

Le crédit d'investissement de CHF 20'000'000 pour la participation de l'Etat au financement des aménagements routiers de la première étape du réseau de BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges est une contribution forfaitaire toutes taxes comprises.

Finalement, le crédit d'étude des deuxième et troisième étapes des BHNS est soumis à la TVA.

Par mesure de simplification dans cet EMPD, sauf mention particulière, les montants soumis à décret sont présentés sans taxes, notamment quand la TVA ne s'applique pas ou peut être récupérée. En revanche, quand la TVA s'applique, elle est mentionnée dans les chapitres correspondants et comprise dans les montants décrétés.

1.2 Contexte des projets : Projet d'Agglomération Lausanne – Morges et Plan des mesures OPair de l'Agglomération Lausanne – Morges

1.2.1 Les principes du Projet d'Agglomération Lausanne – Morges

Le périmètre du PALM concerne 26 communes qui constituent un centre cantonal, au sens du Plan Directeur Cantonal (PDCn). Conformément aux objectifs du PDCn, le développement de l'agglomération se concentre dans un périmètre compact qui compte plus de 277'000 habitants (39% de la population cantonale) et 177'500 emplois (52% des emplois cantonaux). Le PALM, signé en février 2007 par l'Etat, les communes et les associations régionales concernées, a été révisé et renforcé en 2012.

A l'échelle cantonale, la place de l'agglomération Lausanne – Morges dans le réseau des villes, des agglomérations et des métropoles nationales et internationales doit être renforcée. Son poids dans le réseau de centres du Canton doit être maintenu, voire augmenté, en offrant les conditions cadres pour

l'accueil, dans le périmètre compact, de 69'000 nouveaux habitants et 43'000 nouveaux emplois à l'horizon 2030.

Les objectifs prioritaires du projet de territoire du PALM sont :

1. développer l'agglomération vers l'intérieur ;
2. faire des centralités et des sites stratégiques les moteurs du développement ;
3. intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité ;
4. mener une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales ;
5. développer une mobilité favorisant les modes de transports durables, en lien avec l'urbanisation ;
6. aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération ;
7. renforcer la performance environnementale de l'agglomération ;
8. mettre en œuvre des mesures de conduite par les acteurs de l'agglomération.

La mesure R11 du PDCn " Agglomération Lausanne – Morges " (annexe 1) donne de plus amples informations sur le PALM. Il importe de relever le rôle dévolu au développement des transports publics dans l'atteinte des objectifs ci-dessus, notamment les 1, 2 5 et 7. La densification de l'agglomération comporte en effet des besoins de mobilité accrus. Par opposition à un développement par étalement urbain, le développement au sein d'un périmètre compact et en particulier sur les centralités et sites stratégiques de l'agglomération permet la mise en œuvre d'offres de transport de mobilité douce (proximité) et de transports publics performants desservant des secteurs à fort potentiel de clientèle. Alliées aux mesures routières visant notamment à un usage accru de l'autoroute pour les besoins de l'agglomération, les nouvelles infrastructures de mobilité douce et de transports publics permettront d'absorber les besoins accrus de mobilité sans pour autant que la qualité de vie soit dégradée du fait d'une congestion automobile de l'agglomération. Le développement des transports publics permet en outre une amélioration de la qualité de l'air de l'agglomération Lausanne – Morges.

1.2.2 Développement des transports publics

La mesure A21 du PDCn " Infrastructures de transports publics " (annexe 2) présente la stratégie et les mesures de développement des transports publics à l'échelle cantonale. Cette mesure stipule notamment que :

- le Canton établit la planification des développements ferroviaires nécessaires sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer progressivement la qualité de desserte d'ici 2018-2030 et son financement durable ;
- la priorité est donnée au développement du RER ;
- les investissements sont coordonnés avec le renforcement des liaisons avec les cantons voisins et les réseaux d'agglomération.

Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures à prévoir sont notamment les mesures adoptées par la Confédération, le Canton et les communes dans le cadre des accords sur les prestations des projets d'agglomération.

La stratégie de développement des transports publics d'accessibilité du PALM est cohérente et complémentaire à celle du PDCn. Elle est en effet développée à plusieurs échelles (source : page 112 du PALM 2012, juin 2012). Sur la lancée des améliorations réalisées ces dernières décennies (m1, m2, LEB, RER), la desserte de l'agglomération sera optimisée grâce aux synergies entre plusieurs échelles :

- à l'échelle nationale, cantonale et régionale, la desserte principale est ferroviaire. Assurée par le trafic "Grandes Lignes CFF" et par le RER Vaudois consolidé par la nouvelle halte construite à Prilly-Malley, elle est complétée par les lignes BAM et LEB (aux prestations augmentées). La convergence des lignes RER vers les gares de Lausanne, Prilly-Malley et Renens permet

d'assurer des cadences élevées sur ce tronçon commun mais également au-delà à l'intérieur de l'agglomération ;

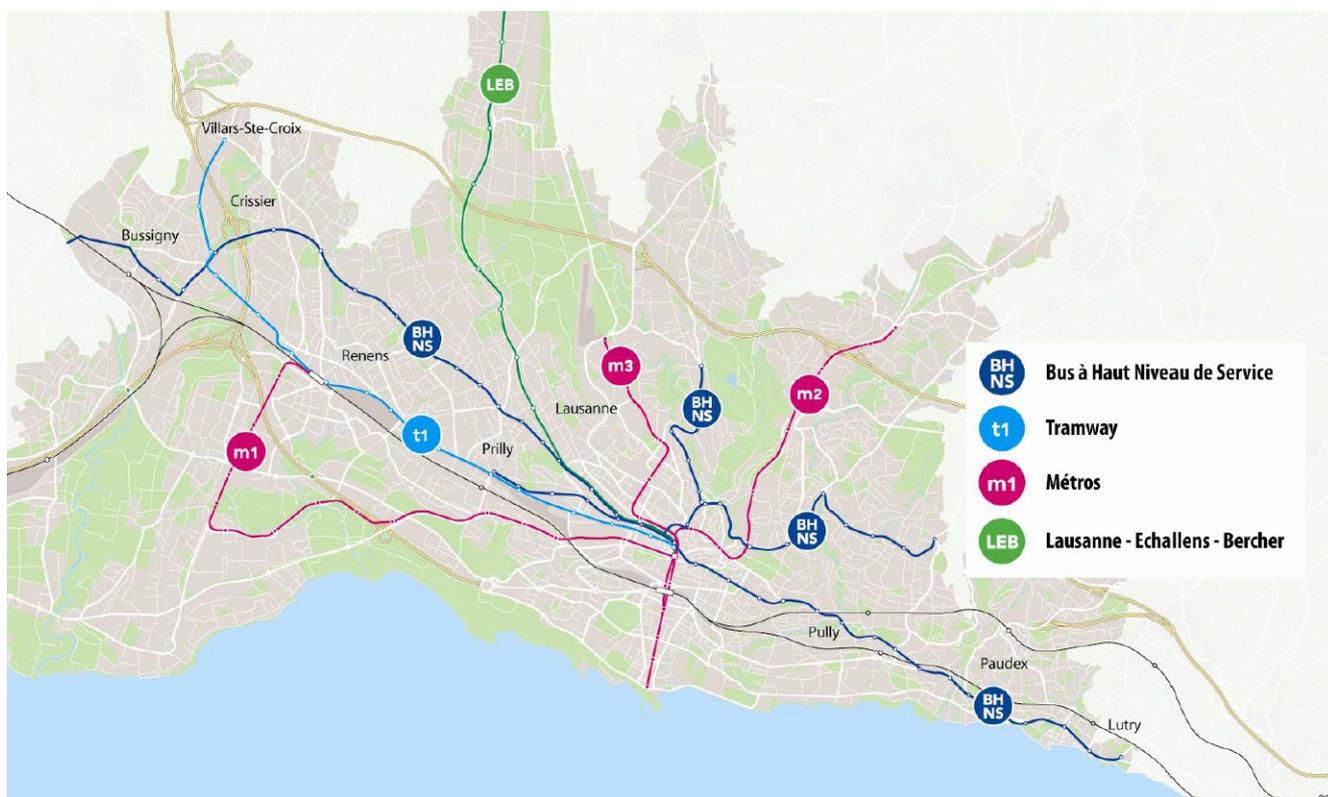
- à l'échelle de l'agglomération, l'offre ferroviaire est complétée par le réseau des axes forts de transport public urbain, dont font partie les lignes de métro m1, m2 et m3 ainsi que le tramway et les BHNS qui sont des bus à haute capacité disposant de voies réservées et d'une priorité aux carrefours ;
- à l'échelle plus locale, le réseau optimisé des transports publics urbains routiers relie les centralités et les gares de l'armature ferroviaire principale.

Conformément aux dispositions de la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, RSV 740.21) du 11 décembre 1990, le Canton engage, à ces différentes échelles et selon ses compétences, les moyens nécessaires à la planification, au développement et à l'exploitation des transports publics. C'est ainsi que ces dernières années ont été présentés et acceptés des décrets relatifs au développement de l'infrastructure ferroviaire du RER vaudois, au développement d'infrastructures et de matériel roulant des entreprises ferroviaires concessionnaires vaudoises ainsi que le plan de développement des métros m2 et m3.

Les présents projets de décrets complètent l'action cantonale à l'échelle des axes structurants du réseau de transports publics de l'agglomération Lausanne – Morges. Ils sollicitent les crédits de réalisation de la première étape du tramway et des BHNS ainsi que les crédits d'études de la deuxième étape du tramway et des deuxième et troisième étapes des BHNS.

1.2.3 Métros, tramway et bus à haut niveau de service, les axes structurants du réseau de transports publics de l'agglomération

L'annexe 3 " Vision du réseau des axes forts de transports publics urbains " et la figure ci-dessous présentent les intentions de développement des axes forts, métros, tramway et BHNS de l'agglomération. Elles décrivent le réseau tel que planifié actuellement, résultant du PALM de deuxième génération, adopté en 2012. Les étapes de développement du réseau correspondent à la priorisation des mesures du PALM de 2007 (première génération), à celle de 2012 (deuxième génération) ainsi qu'au résultat de l'évaluation fédérale du projet d'agglomération et aux décisions de cofinancement fédéral qui en découlent (voir 1.3 financement fédéral des projets). Ce réseau d'axes forts pourrait évoluer au fur et à mesure des révisions quadriennales du PALM. Le réseau des BHNS pourrait ainsi s'étendre, par étapes successives, au-delà des axes envisagés à ce jour présentés ci-dessous et en annexe 3.



Le réseau des AFTPU du PALM a pour mission de réaliser les objectifs suivants :

- desservir les sites stratégiques de développement et les centralités de l'agglomération afin de prendre d'emblée en charge de manière efficace les déplacements générés par ces pôles privilégiés de développement ;
- améliorer globalement et de manière significative le niveau de performance et d'attractivité (vitesse commerciale, régularité/fiabilité et capacité) du système de transports publics de l'agglomération, afin de le rendre plus concurrentiel par rapport aux autres modes motorisés et lui permettre de prendre en charge les besoins résultants d'une densité humaine et d'une mobilité croissantes. La cible à atteindre selon le PALM 2007 est une croissance de 44% du nombre de voyageurs transportés à l'heure de pointe en transports publics ;
- constituer une ossature forte et structurante des transports publics d'agglomération. Cette ossature s'intègre de manière efficiente à l'offre globale de transport. D'une part, l'offre ferroviaire nationale et régionale assure l'accessibilité à l'agglomération et les déplacements à moyenne et longue distance. D'autre part, une offre urbaine locale, constituée par les lignes classiques des réseaux de transports publics urbains, assure la desserte fine du territoire et des

quartiers urbains. Elle se connecte également au réseau routier (P+R) et tient compte des réseaux de mobilités douces ;

- supprimer les insuffisances de capacité et de performances identifiées actuellement sur les lignes de transports publics urbains les plus chargées de l'agglomération ;
- améliorer le rapport coût / efficacité d'exploitation du réseau en améliorant les vitesses commerciales et la régularité des lignes d'une part, en augmentant le nombre de passagers transportés par véhicule d'autre part.

Les caractéristiques, les performances et la clientèle du tramway t1 et des lignes BHNS sont décrites en annexe 3 ainsi que de manière plus détaillée aux chapitres 2 à 5 du présent exposé des motifs.

Les études d'opportunité et de faisabilité du réseau des AFTPU conduites de mai 2007 à mai 2008 conduisent à proposer un réseau d'axes forts reposant sur trois systèmes différents (métros, tramway, BHNS). Cela essentiellement en raison de la demande escomptée aux horizons de planification du PALM qui restera différenciée selon les axes desservis, et en raison de la topographie. Les capacités offertes par chacun de ces systèmes – induisant des volumes d'investissements et des coûts d'exploitation sensiblement différents – ont conduit à retenir les technologies les plus adaptées à la demande, dans l'objectif d'un financement durable du système des transports publics. Dans la mesure où, au-delà des horizons de planification actuels, les densités de population et emplois venaient à être augmentées de manière plus importante que ne le prévoit le PALM, une partie des lignes de BHNS pourrait à terme évoluer et progressivement constituer un réseau de tramway.

Les lignes de métro et de tramway circulent en site propre sur une infrastructure dédiée, propriété de l'entreprise de transport concessionnaire (tl). Elles sont reconnues d'intérêt régional et donc assimilées selon l'art 7 al. 3 de la LMTP aux lignes de trafic régional.

Les lignes de BHNS, tout comme les lignes usuelles de bus et trolleybus, sont, au sens de l'art 7 al. 2 de la LMTP, des lignes de trafic urbain. Elles circulent sur le domaine public, partiellement sur des voies réservées. Selon les tronçons, elles empruntent des routes cantonales en et hors localité ou des routes communales.

1.2.4 Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges

Les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soit pour les personnes ou l'environnement en général, sont inscrits dans la Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01). Ils imposent non seulement de prendre des mesures de protection mais également d'intervenir à titre préventif avant que de telles nuisances deviennent excessives, de façon à les réduire dès qu'elles sont susceptibles d'apparaître et autant que possible. Cette législation impose ainsi les principes applicables aux limitations des émissions (art. 11 ss LPE) et aux valeurs limites d'immissions (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE).

Dans le domaine de la protection de l'air, cette législation prévoit que lorsque plusieurs sources de pollutions atmosphériques entraînent des atteintes nuisibles ou incommodantes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit, dans un délai fixé, un plan de mesures à prendre pour réduire ces atteintes ou pour y remédier (art.44a LPE).

Au niveau cantonal, les plans des mesures OPair sont élaborés par le service compétent, qui entend notamment les communes concernées et assure la coordination nécessaire lorsque de tels plans concernent plusieurs communes ; ils sont approuvés par le Conseil d'Etat.

Le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne – Morges, adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006 identifie la nécessité de renforcer les lignes principales des transports publics. Il prévoit en effet d'une part l'amélioration des liaisons régionales et interrégionales (mesure MO-17), d'autre part l'extension et l'amélioration des réseaux de transports publics urbains des réseaux tl et TPM (mesure MO-16). A ce titre, le plan des mesures préconise que : " D'autres axes devraient

cependant également voir leur offre se développer par le renforcement des liaisons entre le centre-ville de Lausanne et la Blécherette (à terme avec éventuellement un TP en site propre), ainsi que par le développement d'un axe lourd TP (tram à terme) entre le centre de Lausanne et l'Ouest, via la gare de Renens. Ce dernier projet pourrait ensuite être complété par une branche Est en direction de Lutry".

Conjointement au développement du réseau RER vaudois, les axes forts représentent l'ossature principale des transports publics de l'agglomération Lausanne – Morges et contribuent donc à l'assainissement des secteurs de l'agglomération les plus pollués.

Selon l'article 33 de l'Ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair), les mesures prévues dans un plan de mesures doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans. De telles mesures, ainsi que celles liées à l'aménagement du territoire, ne peuvent être mises en œuvre et déployer leurs effets que sur des périodes importantes, raison pour laquelle l'échéance d'assainissement choisie pour le plan des mesures OPair a été fixée à l'horizon 2015.

Le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne – Morges est en cours de révision, à un stade avancé. Sa nouvelle mouture, le plan des mesures OPair 2015, devrait être mise en consultation au printemps 2016 pour une adoption par le Conseil d'Etat espérée début d'été 2016. Dans le domaine de la mobilité, il s'inscrit dans la continuité du plan OPair 2005, en visant des objectifs élevés en matière de report modal et de réalisation de projets structurants d'infrastructures de transports publics telles que les AFTPU.

1.3 Financement fédéral des projets

La Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure du 6 octobre 2006 (LFIInfr, RS 725.13) institue un fonds de durée limitée à 20 ans permettant notamment de financer des contributions aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transports dans les villes et les agglomérations (art. 1 al. 2 let.c). L'utilisation de ces moyens repose sur une vision globale qui intègre tous les moyens de transports, leurs avantages et leurs inconvénients (art. 4, al. 2, let.c) et qui donne la priorité à des alternatives efficaces plutôt qu'à de nouvelles infrastructures (art. 4, al.2, let.b).

Les contributions de la Confédération sont octroyées au terme d'une évaluation globale du rapport coût/efficacité des projets d'agglomération déposés. Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- amélioration globale de la qualité du système multimodal de transports ;
- développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ;
- réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources ;
- accroissement de la sécurité du trafic.

Les premiers projets d'agglomération ont été établis en 2007. Ils sont soumis à un processus de révision tous les quatre ans. Conformément aux dispositions de la LFIInfr (art 4 al.7), le Conseil fédéral rend compte à l'Assemblée fédérale tous les quatre ans de l'état de réalisation du programme du fonds d'infrastructure et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la période suivante.

Les taux de contribution fédérale sont déterminés en fonction de l'évaluation fédérale, pour chaque agglomération et à chaque période de financement. Le taux de financement déterminé pour un projet d'agglomération s'applique à l'ensemble de ses mesures cofinancées. Le financement fédéral de chaque mesure, confirmé par une convention de financement établie par l'office fédéral concerné, est libéré annuellement sur la base des travaux réalisés. Seuls sont considérés les montants imputables, auxquels est appliqué le taux de financement déterminé. La quote-part fédérale est plafonnée aux coûts initialement annoncés dans le projet d'agglomération soumis à évaluation.

Les montants des contributions fédérales sont systématiquement indiqués en francs 2005, hors TVA. Les financements fédéraux effectifs comprennent cependant la TVA le cas échéant et sont indexés à la date de réalisation des mesures, sur la base de l'indice des prix du génie civil (pour la région lémanique en l'occurrence pour le PALM).

Les paragraphes ci-dessous donnent une vision globale du financement fédéral octroyé au PALM. Ils détaillent le financement fédéral dédié aux AFTPU de l'agglomération (métros, tramway, BHNS).

1.3.1 Arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure

Simultanément à l'adoption de la LFIInfr, l'Assemblée fédérale a adopté le crédit global pour le fonds d'infrastructure. Doté en tout de CHF 20,8 milliards (2005), il consacre CHF 6 milliards (2005) aux améliorations des infrastructures de transports dans les villes et agglomérations. A cette même date, l'Assemblée allouait la première tranche de financement de CHF 2'559 millions (2005) pour les projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération.

L'agglomération Lausanne – Morges a bénéficié à cette occasion de CHF 180 millions (2005), dont CHF 120 millions (2005) pour la construction du m2. Le taux de financement fédéral, fixé pour cette tranche hors processus d'évaluation des projets d'agglomération, était de 50%.

1.3.2 Arrêté fédéral du 21 septembre 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011

Le 21 septembre 2010, l'Assemblée fédérale a alloué la deuxième tranche de financement de CHF 1'510.62 millions (2005) pour les mesures des agglomérations dont les travaux devaient, en principe, débiter dans la période de financement 2011 – 2014.

Avec un taux de financement de 40%, le plus élevé au niveau fédéral, l'agglomération Lausanne – Morges a bénéficié à cette occasion de CHF 164.96 millions (2005), dont :

- CHF 73,93 millions (2005), pour la première étape du tramway t1 Lausanne (Flon) – Renens (Gare) dont le crédit d'ouvrage est sollicité dans le présent EMPD. Il importe de préciser que la Confédération applique strictement les dispositions prévues à l'art 23, al. 2 de la Loi fédérale sur les aides financières et les indemnités (LSU), qui stipule que la Confédération ne peut verser que 80% des indemnités prévues avant le décompte final. En conséquence, le Canton est tenu de préfinancer les 20% de la part fédérale, soit CHF 14,8 millions (2005). Cela explique le prêt sans intérêt de CHF 15'970'000.- (2015) sollicité par le présent EMPD. La somme avancée par le canton aux tl lui sera restituée à l'établissement du décompte final ;
- CHF 19,20 millions (2005), pour la première étape du réseau BHNS du PALM pour laquelle une participation de l'Etat de CHF 20 millions (2015) est sollicitée dans le présent EMPD. Il importe de mentionner que la Confédération n'a pas pris en compte l'entier des coûts annoncés de la première étape BHNS. Elle a en effet procédé à un benchmarking, comparant le coût de la mesure par rapport à l'ensemble des mesures de systèmes de gestion du trafic au niveau suisse. Les mesures de gestion du trafic (régulation lumineuse, priorités bus, systèmes d'aide à l'exploitation,...) ne comportent en général que peu ou pas de travaux de génie civil, contrairement au projet de BHNS qui propose certains tronçons en voies réservées nécessitant d'importants réaménagements et, parfois, des emprises. Le fait que la Confédération ait assimilé les BHNS à un système de gestion du trafic a pénalisé le projet et artificiellement diminué la subvention fédérale. Au final, le taux de financement résultant pour cette mesure n'est que de 19% (au lieu du 40% appliqué à l'ensemble des mesures du PALM). La participation de l'Etat de CHF 20 millions (2015) résulte de ce taux de financement fédéral faible, spécifique à la première étape des BHNS. Elle constitue une participation exceptionnelle de l'Etat en faveur de cette importante mesure du PALM, palliant ainsi les effets négatifs du benchmarking fédéral.

1.3.3 Arrêté fédéral du 16 septembre 2014 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015

Le 16 septembre 2014, l'Assemblée fédérale a alloué la troisième tranche de financement de CHF 1'699,34 millions (2005) pour les mesures des agglomérations dont les travaux devaient, en principe, débuter dans la période de financement 2015 – 2018.

Avec un taux de financement de 35% (le plus élevé au niveau fédéral étant à nouveau de 40%), l'agglomération Lausanne – Morges a bénéficié à cette occasion de CHF 185,48 millions (2005), dont :

- CHF 47 millions (2005), pour la première étape de réalisation du m3 ;
- CHF 58,34 millions (2005), pour la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix dont le crédit d'étude est sollicité dans le présent EMPD ;
- CHF 10,01 millions (2005), pour la deuxième étape du réseau BHNS du PALM (tronçon St-François – Pully Reymondin) pour laquelle la participation de l'Etat aux études est sollicitée dans le présent EMPD.

Lors de la deuxième évaluation fédérale du PALM, le concept BHNS a été mieux compris et accueilli. Il n'a en effet plus été considéré en tant que simple mesure de gestion du trafic et a échappé au benchmarking utilisé pour la première étape du projet. Le taux de financement global de 35% a été appliqué à cette deuxième étape, sans réduction des coûts annoncés.

1.3.4 Message du 18 février 2015 relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, au comblement du déficit et à la mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales

Une fois allouées les trois premières tranches de financement fédéral pour le trafic d'agglomération, la réserve disponible dans le fonds d'infrastructure pour les projets d'agglomération des générations suivantes n'est plus que de CHF 250 millions (2005). Cette somme est sans commune mesure avec les besoins à moyen et long terme dans le domaine du trafic d'agglomération. L'octroi de fonds aux générations suivantes de projets d'agglomération ne sera possible que si le financement futur peut être assuré.

Le 18 février 2015, le Conseil fédéral a donc déposé son message relatif au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). S'agissant de l'action fédérale dans le domaine du trafic d'agglomération, le Conseil fédéral déclare (extraits du message fédéral, objet 15.023, FF 2015 1899) :

Afin de financer les routes nationales et les contributions aux mesures d'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, il est prévu de créer par la voie constitutionnelle un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) illimité dans le temps. A l'instar du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), ce nouveau fonds sera directement alimenté par les recettes actuelles et à venir. Les contributions aux mesures d'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations continueront donc d'être financées via un fonds, et ce pour une durée illimitée.

...

Les projets d'agglomération sont des instruments appropriés pour coordonner le développement de l'urbanisation et l'ensemble du trafic ainsi que pour maintenir une bonne fluidité du trafic dans les régions à forte densité urbaine tout en veillant à une utilisation efficiente et efficace des ressources. Le FORTA doit offrir la garantie que les ressources nécessaires seront encore disponibles à l'avenir.

Les débats parlementaires sur FORTA sont actuellement en cours. L'objectif temporel est sa mise en œuvre dans les temps utiles au financement des mesures de priorité A des projets d'agglomération de

troisième génération (tranche de financement 2019-2022).

Les agglomérations de Suisse sont engagées dans la révision des projets d'agglomération de troisième génération qui doivent être déposés auprès de la Confédération au 31 décembre 2016. Parmi les mesures qui pourraient être retenues, au terme de la révision, en priorité A du PALM 2016 et qui seraient donc candidates à la prochaine tranche de financement fédéral, pour les AFTPU, on mentionnera :

- la deuxième étape du métro m3, dont le décret du 4 février 2015 finance l'étude d'avant-projet ;
- la troisième étape des BHNS, dont le financement de la part cantonale des études est également demandé dans le cadre du présent EMPD (chapitre 5).

2 PARTICIPATION DE L'ETAT AU FINANCEMENT DE LA REALISATION DE LA PREMIERE ETAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE LAUSANNE (FLON) ET RENENS (GARE)

2.1 Les bénéfices du projet

2.1.1 Des performances qui répondent aux objectifs du PALM

La première étape du tramway t1 va permettre d'améliorer sensiblement les performances des transports publics, aussi bien sur la ligne en particulier que par un effet de réseau.

Les choix retenus pour la première étape du tramway répondent aux objectifs mentionnés précédemment au point 1.2.3 de cet exposé des motifs et projets de décrets.

Desservir les secteurs stratégiques de développement de l'agglomération

Comme indiqué plus haut, le PALM vise une croissance urbaine vers l'intérieur en la concentrant sur des sites stratégiques de développement. La première étape du tramway t1 relie des zones denses actuelles (centre de Lausanne et centre de Renens) en desservant le secteur de développement stratégique E1 (Prilly-Sud – Malley – Sébeillon). Ce secteur couvre de nouveaux quartiers en cours de construction / de légalisation / de projet. On peut notamment citer le quartier de Sévelin/Sébeillon ou encore le plan de quartier Malley-Gare, première légalisation de l'urbanisation prévue dans tout le secteur de Malley.

Améliorer globalement, de manière significative, la performance et l'attractivité des transports publics

L'objectif de vitesse commerciale du tramway est de 20 km/h, soit presque le double de la vitesse commerciale des bus actuellement mesurée au centre-ville de Lausanne. A titre de comparaison, la vitesse commerciale de la ligne 18 entre Perrelet et Lausanne-Flon est de 14 km/h et connaît d'importantes fluctuations selon les courses. L'objectif de 20 km/h sera atteint par un site propre quasiment intégral, puisque seuls deux tronçons de très courte distance seront partagés avec les riverains et les livraisons. Le tramway bénéficiera de la priorité adéquate aux différents carrefours. La circulation en site propre, couplée à cette priorité aux carrefours, permettra de s'affranchir des aléas de la circulation et de fiabiliser les horaires.

Le système choisi permettra en plus une amélioration notable du confort des voyageurs. En effet, l'accès de plain-pied tout le long du véhicule facilitera les montées-descentes, toutes les rames seront équipées d'air climatisé/chauffage et la conduite facilitée rendra véritablement les voyages plus agréables (moins de freinage/accélération brusques et imprévus, surface de roulement régulière, courbes progressives).

Constituer, en complément des métros, du RER et du LEB, une ossature forte et structurante

Le tramway permettra de desservir l'axe entre les deux pôles de l'agglomération que sont Lausanne et Renens. La gare de Renens bénéficiera dans les prochaines années d'une offre bus dense, comparable à celle des principaux arrêts du réseau t1 (équivalente par exemple à celle de l'arrêt Chauderon à

Lausanne). Le tramway offrira de nouvelles possibilités de maillage. Il assurera une chaîne de transport de qualité à Renens, important interface avec le réseau CFF (offre RER et RE) et le m1. Il sera également connecté à Prilly-Malley au RER vaudois et au Flon avec le m1, le m2, le LEB et à terme le m3.

Lever les insuffisances de capacité et de performances identifiées actuellement

La ligne 17, entre Lausanne (Georgette) et Crissier (Croix-Péage), est devenue en 2014, avec 6.8 millions de voyageurs, la ligne de bus et de trolleybus la plus fréquentée du réseau des tl. Le secteur entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare), sur lequel ont circulé 7.5 millions de voyageurs en 2014, via les lignes 17 et 18, est en limite de capacité. Des réflexions sont d'ailleurs actuellement menées afin de pouvoir augmenter provisoirement la capacité bus et trolleybus sur ce secteur en attendant la mise en service du tramway.

A l'horizon de la mise en service de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare), prévue actuellement en 2023 (cf. chapitre 2.7 – Calendrier prévisionnel), le potentiel de voyageurs annuel est estimé à 11.5 millions. Par comparaison, en 2014 le m1 a transporté 12.4 millions de voyageurs, et le m2 27.9 millions.

Ce potentiel de 11.5 millions de voyageurs a été calculé sur la base à la fois de la croissance du trafic sur les lignes 17 et 18, de la densification urbaine planifiée le long du tracé du tramway et d'un effet d'attractivité lié au tramway. Cet effet d'attractivité en lien avec la mise en service d'un nouveau mode de transport a notamment été constaté dans l'agglomération lausannoise avec le m2, mais également dans d'autres villes ayant introduit ou réintroduit le système tramway, en particulier en France.

La croissance significative entre les 7.5 millions de voyageurs actuels sur le tronçon Lausanne (Flon) – Renens (Gare) et le potentiel de 11.5 millions en 2023 justifie la réalisation d'une ligne de tramway (cf. dans le tableau ci-dessous les évolutions à l'heure de pointe). Les rames du tramway ont en effet une capacité de 250 à 300 personnes (selon l'aménagement intérieur retenu). Elles offrent donc jusqu'à 70% de capacité supplémentaire par rapport à un trolleybus + remorque, et jusqu'à 120% par rapport à un trolleybus articulé en service actuellement aux tl.

Pour répondre à la demande escomptée à la mise en service, le t1 sera exploité à une cadence de 6' aux heures de pointe. Une augmentation des cadences à 5', consécutive à l'augmentation de demande après les premières années de mise en service, sera possible avec le parc véhicules dont le financement est sollicité par le présent EMPD. A plus long terme, en fonction de l'évolution de la demande, la cadence pourra être portée à 4'.

Le projet de réalisation de la première étape du tramway t1 prévoit ainsi l'acquisition des 10 rames nécessaires à une exploitation de la première étape du t1 à fréquence de 5 minutes. L'extension de la ligne (2^{ème} étape) et/ou l'augmentation de cadence au-delà de 5' nécessiteront l'acquisition de véhicules supplémentaires.

Le tableau ci-dessous précise les évolutions de capacité prévues (sans prendre en compte la ligne 18, dont la capacité ne changera pas au moment de la mise en service du tram) :

Capacité actuelle et future (en personnes par heure et par sens, à l'heure de pointe)

2014 – bus ligne 17 à 5'	t1 – cadence 6'	t1 – cadence 5'	t1 – cadence 4'
Capacité: 1'500	Capacité : 2'750 (+ 83% par rapport à 2014)	Capacité : 3'300 (+ 20% par rapport à cadence 6', + 120% par rapport à 2014)	Capacité : 4'125 (+ 25% par rapport à cadence 5', + 175% par rapport à 2014)
Fort taux d'irrégularité des fréquences à cause des difficultés de circulation. Seules 37% des courses respectent la cadence 5' à l'heure de pointe. Ce phénomène accentue la saturation.	Cadence prévue à la mise en service. Cadence régulière grâce au site propre.	Cadence possible quelques années après la mise en service, quand la fréquentation l'exigera. Le nombre de rames acquis dans le cadre de cet EMPD le permet.	Cadence maximale d'utilisation prévue de la ligne, à horizon long terme. Nécessite l'achat de rames supplémentaires
Demande 2014 : 1'440 (ligne saturée)	Demande estimée à la mise en service : 2'400	Demande estimée quelques années après la mise en service : 2'950	Demande potentielle à long terme : 4'000

Les valeurs mentionnées pour les rames de tramway sont estimatives et dépendent de l'aménagement intérieur qui sera retenu. Une capacité moyenne de 275 personnes par rame est considérée dans ce tableau.

Améliorer le rapport coût / efficacité d'exploitation du réseau

L'augmentation de vitesse commerciale permet d'offrir la même cadence avec un nombre moins élevé de véhicules, donc de conducteurs, qui transportent à l'unité davantage de clients.

L'efficacité du rapport entre la consommation d'énergie et la capacité du système de transport sera largement améliorée. En effet, la consommation par voyageur (kWh/km/passager) passera, sur le tronçon Lausanne (Flon) - Renens (Gare), de 0.041 actuellement à une valeur comprise entre 0.015 et 0.018 selon l'aménagement intérieur des rames qui sera in fine retenu.

2.1.2 Un outil efficace pour le réaménagement urbain

Prise en compte systématique des modes doux dans la conception

Dans un projet urbain de cette importance, il s'agit de garantir une accessibilité multimodale de qualité, sans mettre les modes de transport en opposition les uns par rapport aux autres. Les aménagements pour les piétons et cyclistes ont donc été pris en compte dans tout le développement du projet, au même titre que l'ensemble des autres modes de transport.

De manière générale, les cheminements pour les piétons longeant le tracé du tramway ont été élargis partout où cela était possible et un aménagement cyclable (piste ou bande) de qualité a été prévu le long du tracé. Par impossibilité physique, l'aménagement cyclable sera interrompu en quelques lieux particuliers, mais des engagements ont été pris auprès de l'association Pro Vélo afin de trouver des solutions compensatoires. Les carrefours avec les rues adjacentes de faible importance sont traités sous la forme de trottoirs traversant. Les traversées piétonnes sont sécurisées par un îlot ou, aux carrefours principaux, sont régulées.

La première étape du t1 permettra de réaliser simultanément une importante mesure mobilité douce du PALM, à savoir un franchissement de la ligne ferroviaire de Sébeillon sur le site de Malley, améliorant la perméabilité entre le nord des voies CFF d'une part et les futurs quartiers et centre sportif de Malley d'autre part.

Requalification urbaine

Le projet de tramway est également un outil qui permet aux communes traversées de repenser l'aménagement de leur territoire.

Les travaux du tramway sont notamment l'opportunité pour réduire le caractère routier de certains axes traversants. C'est particulièrement le cas sur l'avenue du 14 avril à Renens, où les traversées piétonnes seront mises à niveau (plutôt qu'en souterrain actuellement), le nombre de voies sera également revu à la baisse et l'aménagement général permettra une meilleure prise en compte des besoins des autres usagers que les automobilistes. Une telle requalification doit permettre d'atténuer la frontière que constitue la route entre certains quartiers et l'obstacle sur des itinéraires piétons naturels.

Par ailleurs, le projet d'aménagement tout le long de la ligne inclut une réflexion sur le mobilier urbain et les plantations qui sont prévues.

Programme d'interventions artistiques

L'axe du tramway traverse des zones en plein développement démographique et économique, qui lui donne d'ailleurs sa justification. Il contribuera naturellement à transformer profondément la structure des déplacements entre Lausanne et l'Ouest lausannois, mais il aura également un impact important sur l'image de cet espace urbain, une image aujourd'hui en redéfinition. Afin de s'adresser de la meilleure façon possible tant aux habitants, qui devront accepter les inévitables nuisances d'un chantier de ce type, qu'aux futurs usagers de ce nouveau moyen de transport, un programme d'interventions artistiques le long de la ligne est prévu dans le cadre de la stratégie globale de communication.

L'intervention d'artistes dans les grands projets de construction est une pratique de longue date de l'Etat. Quant aux tramways en particulier, l'examen de réalisations récentes dans des villes suisses ou étrangères montrent qu'elles sont régulièrement accompagnées de tels programmes qui contribuent à améliorer la perception de la nouvelle infrastructure et à attirer vers la nouvelle infrastructure des usagers utilisant aujourd'hui uniquement d'autres moyens de transport. Le projet exposé dans le présent EMPD se prête du reste particulièrement bien à une telle démarche, puisque son parcours dessert de nombreux lieux de culture de types très différents : théâtres, ateliers d'artistes, cinémas ou encore grandes salles de concert, sans oublier les lieux de formation (notamment artistique). Le concept à l'étude pour ce programme ferait intervenir la démarche artistique dès la phase de chantier, tout en aboutissant sur des œuvres pérennes.

2.2 Un projet issu d'une gouvernance partenariale

2.2.1 Un projet placé sous le pilotage d'une Délégation Politique (DEPOL)

Le projet du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) a été planifié, depuis 2007, dans le cadre de la gouvernance de projet des AFTPU, dont l'organe pilote est la DEPOL. Elle s'assure de la cohérence globale et de la tenue des objectifs. Les membres désignés de la DEPOL représentent les schémas directeurs concernés de l'agglomération et Lausanne Région. La DEPOL est placée sous la présidence de l'Etat de Vaud, en la personne de la Conseillère d'Etat en charge du Département des Infrastructures et des Ressources Humaines.

Dans un souci de partage, de concertation et de traitement hautement qualitatif des projets, un Groupe de Concertation (GCRT) a été créé pour accompagner le développement des AFTPU. La composition de ce groupe a été volontairement définie de manière vaste, en associant des représentants des groupes politiques représentés au Grand Conseil, des milieux économiques et syndicaux ainsi que d'associations actives dans le domaine de la mobilité. Ce GCRT a été présidé durant de nombreuses années par Monsieur Marcel Blanc, ancien Conseiller d'Etat. Celui-ci rapportait régulièrement des travaux et avis du GCRT à la DEPOL en amont des décisions et orientations qu'elle a données au projet.

2.2.2 Un projet bénéficiant d'une expertise immobilière continue et équitable

Un traitement équitable et cohérent de la problématique foncière et immobilière a également été, très tôt, mis en place sur le projet du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare). Une Commission Immobilière des AFTPU a ainsi été constituée en avril 2009. Cette Commission indépendante du maître d'ouvrage, présidée Me Chenevard, notaire, a un rôle de facilitateur avec les riverains impactés par le tracé du projet. Elle a pour rôle d'estimer les indemnités d'expropriation à verser aux propriétaires et est habilitée à négocier des conventions à l'amiable afin de limiter au maximum le nombre de cas qui devront être présentés à la Commission fédérale d'expropriation, conformément aux dispositions de la Loi fédérale sur l'expropriation.

Le travail mené par cette Commission a été très dense ; pour le projet du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare), ce sont 145 parcelles qui ont été discutées et négociées. Jusqu'à début décembre 2015, près de 120 conventions ont pu être signées à l'amiable avec les tiers concernés.

2.2.3 Une gouvernance partenariale qui a permis d'accompagner la procédure fédérale d'approbation des plans

Malgré les échanges constructifs menés au sein du GCRT et les discussions foncières engagées très en amont, toutes les inquiétudes n'ont pas pu être évitées. Ainsi, quelque 130 oppositions ont été formulées à l'encontre du projet, lors de sa mise à l'enquête publique à l'été 2012. Fort de ce constat, des discussions avec les opposants, menées, selon les cas, conjointement par l'Etat de Vaud, les communes territorialement concernées et les t1 ont permis un traitement qualitatif des diverses revendications. De plus, afin de mieux faire correspondre le projet aux attentes des acteurs impactés, deux enquêtes publiques complémentaires ont été menées, respectivement en 2013 et en 2015.

Jusqu'à début décembre 2015, ce travail partenarial a abouti au retrait d'environ 60% des oppositions. Des discussions constructives pouvant aboutir à d'autres retraits d'oppositions se poursuivent encore à ce stade sur une quinzaine de dossiers.

2.3 Les caractéristiques principales de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare)

Le plan en annexe 4 illustre les caractéristiques principales de la première étape du tramway t1 détaillées ci-dessous.

Pour rappel, ce projet a été mis à l'enquête publique en 2012 dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation des plans. Suite au traitement des oppositions, certaines adaptations de projet ont été considérées. Celles-ci ont fait l'objet de deux mises à l'enquête publique complémentaire, en 2013 et en 2015.

La décision fédérale d'approbation des plans, qui sera rendue par l'Office fédéral des transports (OFT), est attendue au début de l'année 2016.

2.3.1 Le tracé et les stations

Le tracé

La première étape du tramway t1 concerne quatre communes en empruntant les rues et avenues suivantes :

- rue de Genève et avenue de Morges sur le territoire de la Commune de Lausanne ;
- rue de Renens sur le territoire de la Commune de Prilly ;
- rues de Lausanne et du Terminus sur le territoire de la Commune de Renens.

La longueur totale de la plateforme du tramway à réaliser pour la première étape du t1 s'élève à 4'600 mètres. Cela inclut une arrière-gare, située à l'ouest de la station terminus de Renens-Gare

(extension nécessaire au rebroussement des véhicules et au bon fonctionnement de l'exploitation). Le parcours commercial de la ligne t1, soit la distance entre le terminus de Lausanne (Flon) et celui de Renens (Gare), représente 4'450 mètres. Le tramway parcourra ce tracé en 15 minutes, à une fréquence de 6 minutes pendant la journée à la mise en service.

La circulation du tramway se fera essentiellement en site propre sur une infrastructure dédiée. Sur le territoire lausannois, la plateforme du tramway sera implantée au centre de la voirie. Cela permet de réduire les conflits entre le tramway et les voies et accès de part et d'autre de la voirie. Cette implantation est prévue jusqu'au chemin du Viaduc sur la Commune de Prilly. A partir de ce niveau, et jusqu'au terminus de Renens (Gare), la plateforme du tramway sera implantée au Sud de la voirie et séparée de la chaussée. Cette conception s'adapte idéalement à la morphologie de ce territoire de l'Ouest lausannois, marquée notamment par la présence des voies CFF au Sud de la plateforme du t1, minimisant ainsi les conflits potentiels entre le tramway et les autres modes de transports.

Cette implantation variable, au centre puis au Sud de la chaussée, permet de garantir au mieux la régularité des temps de parcours et l'objectif de vitesse commerciale, fixé à 20 km/h.

Les stations

Le tracé de la première étape du tramway t1 prévoit 10 stations. Cela correspond à une inter-distance moyenne entre les stations de l'ordre de 500 mètres. Une telle distance entre les stations participe également à l'atteinte de l'objectif de vitesse commerciale.

Chacune des stations a été conçue et aménagée selon les particularités du contexte local.

Par ailleurs, les normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite régissent systématiquement l'aménagement des stations. L'accès aux tramways depuis le quai se fera de plain-pied, avec des espaces horizontaux et verticaux minimes. Le quai lui-même dégagera des cheminements libres d'obstacles suffisants pour le confort de tous les usagers.

2.3.2 Spécifications techniques et effectif du matériel roulant

Le type précis de matériel roulant qui sera utilisé n'est à ce stade du projet pas encore décidé. Cependant, des spécifications et exigences particulières s'imposent comme conditions d'entrées pour le constructeur qui sera retenu ultérieurement dans le cadre d'un appel d'offres spécifique. On notera particulièrement les données suivantes, selon lesquelles l'infrastructure est dimensionnée :

- plancher bas intégral, pour une accessibilité optimale en lien avec le niveau des quais ;
- écartement normal de 1'435 millimètres, notamment pour une éventuelle interopérabilité future avec d'autres systèmes de transports de l'agglomération ;
- bidirectionnels, c'est-à-dire avec une cabine de conduite à chaque extrémité du véhicule, pour faciliter les manœuvres de retournement dans un milieu urbain dense ;
- largeur de caisse de 2,65 mètres, pour le confort intérieur des rames ;
- longueur de l'ordre de 40 mètres, pour résoudre la saturation actuelle des lignes 17 et 18, sur leurs tronçons respectifs remplacés par le tramway t1, et absorber la progression future de la demande due aux densifications urbaines déjà planifiées ;
- alimentation de courant continu 750 Volts, par ligne aérienne de contact et captation par pantographe. Quatre sous-stations électriques sont à créer pour garantir la correcte alimentation du tramway.

Dix rames seront acquises grâce à la garantie d'emprunt sollicitée par le présent EMPD. Ces dix rames permettent d'assurer l'exploitation de la première étape du tramway jusqu'à la cadence de 5 minutes (6 minutes à la mise en service). L'extension de la ligne (2^{ème} étape, cf. chapitre 4 du présent EMPD) et/ou l'augmentation de cadence au-delà de 5' nécessiteront l'acquisition de véhicules supplémentaires dont le financement n'est pas prévu par le présent EMPD.

Nombre de rames nécessaires en fonction de la cadence et du parcours exploité

Cadence	Flon - Renens			Flon - Cocagne			Flon - Croix-Péage		
	En ligne	Réserve	total	En ligne	Réserve	total	En ligne	Réserve	total
6'	7	2	9	9	2	10	9	2	11
5'	8	2	10	10	2	12	11	2	13
4' *	10	2	12	14	2-3	16-17	14	2-3	16-17

* chiffres provisoires à consolider après retour d'expérience sur les premières années d'exploitation du tramway.

2.3.3 Caractéristiques du garage atelier

Un bâtiment spécifique sera créé pour l'entretien et le remisage des rames. Tous les travaux de maintenance (préventifs ou curatifs) seront effectués dans cet atelier.

La localisation retenue pour le bâtiment en question est située sur la parcelle 750 de Renens, propriété des CFF, en lieu et place de l'ancien dépôt de la société Heineken. Le terrain du garage atelier fera l'objet d'un droit de superficie accordé par les CFF aux tl.

Pour retenir cette localisation, un processus complet de sélection a été nécessaire, sur la base d'un cahier des charges fonctionnel régissant les principales caractéristiques du futur dépôt.

Dès le début de l'année 2009, un groupe de travail intégrant des représentants de toutes les communes traversées par le tracé complet du tramway t1 (première et deuxième étapes) a été constitué pour envisager tous les sites pouvant potentiellement accueillir le garage atelier. Sur les vingt-six sites qui ont été identifiés, trois ont été retenus pour analyse approfondie. Compte tenu de contraintes de disponibilités foncières, deux d'entre eux ont fait l'objet d'esquisses préliminaires.

Finalement, le site retenu, directement connecté au centre de Perrelet des tl, permet à la fois des synergies d'exploitation, maintenance et remisage avec le centre de Perrelet et une injection idéale sur la ligne, qui se fera via un viaduc passant par-dessus la voie CFF de Sébeillon.

Par ailleurs, le garage atelier sera raccordé à la voie CFF de Sébeillon via une voie d'essai pour le tramway le long du garage atelier. Ladite voie d'essai servira également aux livraisons de carburant pour les bus de l'actuel dépôt des tl à Perrelet.

Le bâtiment du garage atelier a été dimensionné de manière à pouvoir remiser et effectuer les opérations de maintenance de la ligne t1 à une cadence maximale de 4', y compris les rames supplémentaires qui seront nécessaires à la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix (cf. chapitre 4 du présent EMPD).

A plus-long terme, si des rames supplémentaires s'avéraient nécessaires dans le cadre d'extensions du réseau, le garage atelier est conçu pour pouvoir être adapté à la seule fonction d'entretien des véhicules. La fonction de remisage serait alors possible dans l'actuel bâtiment des tl, à proximité immédiate et au même niveau que le garage atelier t1, en adaptant les locaux actuellement loués à des tiers. Les projets de détail de ces adaptations n'ont pas été développés à ce stade.

2.3.4 Les mesures d'accompagnement nécessaires

Pour permettre l'insertion et l'exploitation de la première étape du tramway t1 tout en garantissant le bon fonctionnement du réseau routier, des mesures d'accompagnement sont nécessaires, et sont ainsi portées par la procédure fédérale d'approbation des plans associée, et financées dans le cadre du projet. Les études de trafic conduites en cours de projet ont permis de déterminer le trafic automobile actuel et futur devant être absorbé par le réseau, d'identifier les tronçons et carrefours devant être modifiés ou complétés et de les dimensionner. Afin de s'assurer du bon fonctionnement du réseau et de confirmer le bien fondé des mesures d'accompagnement, des simulations informatiques du fonctionnement du réseau routier ont été réalisées. Elles ont permis d'affiner les mesures d'accompagnement projetées et ont démontré la nécessité de :

1. mettre l'avenue du 14 Avril à Renens à double sens ;
2. créer une liaison routière entre le Flon et l'avenue Jules Gonin au centre de Lausanne ;
3. adapter divers carrefours et tronçons de la " petite ceinture " lausannoise.

Ces mesures sont détaillées ci-après :

Mise à double sens de l'avenue du 14 Avril à Renens

A Renens, pour permettre l'insertion du tramway sur la rue de Lausanne, ladite rue sera partiellement fermée au trafic individuel motorisé. Pour compenser cette fermeture partielle, entre le passage du 1^{er} août et la place de la Gare au Nord, et ainsi maintenir une liaison routière Ouest-Est entre Renens et Lausanne, il est nécessaire de passer l'avenue du 14 Avril en double sens de circulation. Un réaménagement profond est prévu avec la volonté de la Commune de donner un caractère plus urbain à cet axe.

Il en a résulté le choix d'un giratoire allongé avec une berme centrale arborée d'environ 150 mètres, facilitant les traversées piétonnes et avec la possibilité pour les véhicules du trafic individuel motorisé d'effectuer un retournement à ses extrémités. Le giratoire est interrompu au niveau du carrefour, géré par feux, entre les rues des Alpes, du Jura et de Crissier et l'avenue du 14 Avril, de manière à faciliter la liaison Nord-Sud des bus et vélos. La circulation via ce percement du giratoire allongé sera réservée auxdits bus et vélos. Le fonctionnement des carrefours régulés accueillant le trafic à double sens a été vérifié par simulation informatique. Il en a été de même pour certaines traversées piétonnes de l'avenue du 14 avril pour lesquelles une traversée libre est souhaitée. La simulation a permis d'identifier que ces traversées non régulées pourraient devenir déterminantes en termes de capacité. En conséquence le projet prévoit de pouvoir les réguler si cela devenait nécessaire pour le fonctionnement du réseau.

De nouvelles restrictions au centre-ville de Renens s'appliqueront au trafic individuel motorisé en général, mais des exceptions seront appliquées à certaines catégories d'usagers : livraisons, taxis, riverains...

De plus, un itinéraire cyclable est prévu dans chaque sens de circulation, longitudinalement à la circulation automobile sur l'avenue du 14 Avril.

Création d'une liaison routière entre la rue de la Vigie et l'avenue Jules Gonin à Lausanne

A Lausanne, la fermeture au trafic individuel motorisé de la rue de Genève entre Port-Franc et la place de l'Europe, avec la mise en service de la première étape du tramway t1, nécessite de mettre en place une solution de substitution pour le trafic individuel motorisé, malgré une part de report modal vers les transports publics.

Ainsi, une nouvelle liaison routière sera réalisée entre la rue de la Vigie et l'avenue Jules Gonin. Cette rampe, dite Vigie-Gonin, permettra de connecter directement ces deux voies.

Le fonctionnement du réseau routier au centre ville a fait l'objet de simulations informatiques, avec et

sans cette nouvelle liaison. Elles ont permis de démontrer la nécessité de la réaliser. En effet, dans les scénarios sans Vigie-Gonin, les phénomènes de saturation mènent rapidement à des remontées de files très importantes, soit parallèlement, soit perpendiculairement à la Petite Ceinture (selon les variantes de gestion des carrefours). Sans la nouvelle liaison, le réseau routier est très instable et la saturation observée conduit systématiquement à des blocages dans un périmètre étendu, tant pour les transports publics que pour les transports individuels motorisés.

Par ailleurs, la Commune de Lausanne a souhaité implanter un bâtiment sous le viaduc, afin de valoriser cet espace vide. Le bâtiment abritera une nouvelle bibliothèque ainsi que des surfaces d'archives. Ce bâtiment fait l'objet d'un projet, d'une procédure administrative et d'un financement séparés.

L'ouvrage routier prévu mesure environ 130 mètres de long avec une pente de 9,7%. La largeur totale de la rampe vaut 13,85 mètres. La rampe doit supporter les voies suivantes :

- sens montant, une voie de circulation de 3m et une bande cyclable de 1,85m ;
- sens descendant, une voie de circulation de 3,5m (cohabitation avec les cyclistes) ;
- deux trottoirs de 2,25m chacun.

A l'amont de la rampe, la connexion avec l'avenue Jules Gonin se fera grâce à un nouveau giratoire. Sur la partie basse, la connexion avec la rue de la Vigie se fera par un carrefour régulé par feux.

Modifications et adaptations sur la " petite ceinture " de Lausanne

Malgré une part de report modal vers les transports publics, le projet de la première étape du tramway t1, coordonné à celui de l'aménagement routier entre Prélaz-les-Roses et Saint-François pour le BHNS, provoquera des reports de trafic également sur la petite ceinture de Lausanne. Cela est notamment dû à la fermeture au trafic individuel motorisé du Grand-Pont et de la rue de Genève, entre Port-Franc et la Place de l'Europe. Plusieurs mesures sur la petite ceinture sont ainsi prévues pour assurer le bon fonctionnement à la fois des autres lignes des t1 et des reports de trafic individuel motorisé d'un axe vers un autre. Ces reports étant causés conjointement par le projet du BHNS et par celui du tramway, il a été proposé, en fonction des études de trafic, que le coût des mesures à mettre en place soit pris en charge à 60% par le projet de BHNS, à charge de la Commune de Lausanne, et à 40% par le projet du tramway, à charge de l'Etat de Vaud et intégré dans le prêt conditionnellement remboursable sollicité par le présent EMPD.

Les mesures prévues sur la petite ceinture sont les suivantes :

- Place de la gare : transformation du carrefour giratoire (Ruchonnet – Fraisse) en un carrefour régulé par des feux. Cette mesure permet d'absorber l'augmentation du trafic sans péjorer le fonctionnement des transports publics. Les perturbations et les blocages actuels du giratoire sont principalement liés aux très nombreuses traversées piétonnes et à leur influence sur le fonctionnement du giratoire ;
- Chauderon-Sud : réorganisation du carrefour Chauderon-Sud en reportant le mouvement " tourne-à-gauche " depuis le Pont Chauderon vers l'avenue Jules-Gonin vers la rue de la Vigie et la nouvelle liaison routière Vigie-Gonin, ce qui permet :
 - un gain de capacité sur le carrefour Chauderon-Sud ; offrant des facilités de traversée aux transports publics et à la mobilité douce ;
 - l'aménagement d'une voie bus sur le Pont Chauderon (en direction Sud), améliorant la régularité des temps de parcours des bus sur le barreau Ouest de la petite ceinture ;
- Chauderon-Nord : fermeture au trafic individuel motorisé de la rue des Terreaux et du Grand-Pont et utilisation de la trémie par les lignes de transports publics Ouest-Est, ce qui permet d'assurer le bon fonctionnement de ce carrefour malgré l'augmentation du trafic Nord-Sud ;
- Beaulieu-Vinet : adaptation de la programmation de la régulation avec une priorisation renforcée

pour les branches du carrefour où les transports publics ne bénéficient pas de site propre, soit sur les avenues de Beaulieu et de Vinet. Un réaménagement de ce carrefour est également prévu pour mieux prendre en compte la mobilité douce ;

- Avenue Benjamin-Constant : Pour le bon fonctionnement de la petite ceinture et de la place St-François, mise en sens unique à la descente pour le trafic individuel motorisé. A la montée, les transports publics, les cyclistes et les taxis sont autorisés à circuler.

L'augmentation du trafic sur le reste de la petite ceinture lausannoise peut être absorbée sans mesures complémentaires en termes d'aménagement. Les réserves de capacité des carrefours déterminants sont suffisantes pour qu'une modification de la programmation de la régulation lumineuse permette d'assurer leur fonctionnement et de garantir une bonne progression des transports publics.

2.3.5 Restructuration du réseau bus en lien avec l'arrivée du tramway

Contrairement à la mise en service du m2 en 2008, qui avait été accompagnée d'une profonde restructuration du réseau bus, seules deux modifications du réseau urbain t1 sont directement liées à la mise en service de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare):

- la ligne 17 Georgette – Renens – Croix-du-Péage verra son tronçon Georgette – Renens supprimé. Seule la branche Renens – Croix-du-Péage subsistera provisoirement, le temps d'être remplacée elle aussi par le prolongement du tramway t1 (2e étape) ;
- la ligne 18 Crissier – Galicien – Lausanne (Flon) aura son parcours modifié depuis Prélaz-les-Roses : au lieu de poursuivre comme actuellement sur la route de Genève, la ligne continuera sur l'avenue de Morges en direction de Chauderon, Saint-François et Georgette, reprenant ainsi la desserte de l'avenue de Morges actuellement effectuée par la ligne 17.

2.4 Impacts sur l'environnement

Une étude et un rapport d'impact sur l'environnement ont été réalisés dans le cadre du dossier mis à l'enquête publique en 2012. Ce rapport a été complété lors des deux mises à l'enquête publique complémentaire, en 2013 et en 2015.

A ce stade du projet, il apparaît que les éléments soumis à la procédure fédérale d'approbation des plans seront conformes à la législation environnementale en vigueur.

Il convient également de préciser que l'étude d'impact sur l'environnement a été réalisée pour analyser conjointement les effets de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) et du projet partiel d'aménagement routier du réseau de BHNS entre Prélaz-les-Roses et Saint-François, ces projets faisant l'objet de la même procédure fédérale d'approbation des plans.

Les différents paragraphes ci-dessous précisent les principaux éléments du rapport d'impact :

2.4.1 Qualité de l'air

La première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) et le projet partiel d'aménagement routier du réseau BHNS entre Prélaz-les-Roses et Saint-François permettront de diminuer les quantités de polluants émis et participeront ainsi à l'assainissement de l'agglomération en termes de protection de l'air, particulièrement dans les secteurs de centre-ville.

Par ailleurs, la restructuration du réseau bus directement liée à l'arrivée du tramway implique une réduction de consommation de 200'000 litres de diesel par an. Cela représente, en 2014, 7% de la consommation totale de diesel des bus thermiques des t1.

2.4.2 Assainissement du bruit

Le bruit du tramway en site propre, pour son trajet commercial mais également pour les voies d'accès au garage atelier, est assimilable à du bruit ferroviaire selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). En revanche le bruit du tramway circulant en site mixte est assimilable à du bruit routier, toujours selon l'OPB, au même titre que le bruit issu des reports de charges de trafic induits par le projet.

En termes de bruit ferroviaire, les émissions évaluées pour le tramway respecteront les valeurs de planification.

En termes de bruit routier, le rapport d'impact sur l'environnement a étudié les axes qui vont connaître une augmentation ou diminution du bruit conséquemment à la mise en œuvre de la première étape du tramway t1 et du projet partiel d'aménagement routier du réseau BHNS entre Prélaz-les-Roses et Saint-François.

Il est nécessaire de préciser qu'actuellement aucun de ces axes étudiés ne respecte les valeurs légales.

Sur la majorité des axes étudiés (soit une centaine), le bruit routier restera identique (dans la marge de ± 0.5 dB(A), qui correspond au niveau de perceptibilité de changement de bruit).

Sur 20 axes de l'agglomération (soit sur 6.5 km), les deux projets précités auront des impacts positifs puisqu'ils permettront la diminution des émissions du trafic de plus de 1 dB(A). Cependant, aucun de ces axes n'arrivera à une diminution telle qu'il passerait en-dessous des valeurs limites d'immission. Néanmoins, parmi ces axes, sept qui sont actuellement en dépassement des valeurs d'alarme passeront en-dessous de celles-ci grâce à la mise en place de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) et du projet partiel d'aménagement routier du réseau BHNS entre Prélaz-les-Roses et Saint-François.

Ces deux projets, de par les reports de trafic induits, entraîneront par contre une augmentation notable du bruit de plus de 1.0 dB(A) sur huit axes de l'agglomération. Une étude d'assainissement du bruit a donc été menée et a conclu à la nécessité de mettre en place des mesures de protection, notamment la mise en œuvre de revêtement phono-absorbant et la pose de fenêtres antibruit.

2.4.3 Protection des eaux

La première étape du tramway t1 et le projet partiel d'aménagement routier du réseau BHNS entre Prélaz-les-Roses et Saint-François se développent essentiellement en requalification d'aménagements existants. De ce fait, malgré la création d'une nouvelle plateforme pour la circulation du tramway, les surfaces imperméabilisées supplémentaires auront un faible impact sur les eaux de ruissellement.

2.4.4 Protection de la nature et compensation forestière

Conformément à l'article 7 de la Loi fédérale sur les forêts du 4 octobre 1911 (LFo, RSV 921.0) et aux articles 16 et 17 du Règlement d'application de la loi du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature, des monuments et des sites (RLPNMS, RSV 450.11.1), le projet prévoit la compensation du défrichement et de l'abattage imputables au projet de tramway :

- dans la mesure du possible, lorsque l'abattage d'un arbre s'impose, celui-ci est préférentiellement replanté à proximité immédiate.
- lorsque cela n'est pas possible, des compensations ont été élaborées avec les services compétents de l'Etat et des communes concernées.

Cela a notamment été le cas pour les défrichements définitifs prévus dans la forêt des Côtes-de-Montbenon. En effet, la zone de forêt de la Vallée de la Jeunesse sera notamment agrandie, en compensation, dans un secteur particulier liant deux massifs arborés.

2.4.5 Suivi environnemental de la réalisation

Un suivi environnemental de la réalisation (SER) sera mis en place en phase d'exécution, conformément à la norme SN 640 610a. Le SER a pour objectif d'assurer une réalisation conforme à la législation en matière de protection de l'environnement, et de garantir également la réalisation comme conforme aux règles de l'art des exigences et conditions fixées lors de l'octroi de l'autorisation de construire.

2.5 Impacts fonciers du projet

Pour permettre l'implantation du tramway, des nouveaux aménagements cyclables ou paysagers, du garage atelier et de tous les éléments prévus dans le cadre de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare), des acquisitions foncières sont nécessaires. En effet, même si le projet se développe essentiellement en réaffectant le domaine public actuel, l'emprise nécessaire est souvent supérieure à l'emprise disponible.

Pour disposer des terrains nécessaires à la réalisation de la première étape du tramway t1, le Chef du Département des infrastructures a désigné en avril 2009 une Commission immobilière des Axes forts. Cette commission a été chargée d'estimer les indemnités d'expropriation à verser aux propriétaires touchés par le projet. Cette Commission est, en outre, habilitée à négocier, dans la mesure du possible, des conventions à l'amiable traitant des modifications des droits réels inscrits au registre foncier afin de limiter au maximum le nombre de cas à traiter par la Commission fédérale d'estimation, conformément aux dispositions de la Loi fédérale sur l'expropriation.

La première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) génère ainsi des acquisitions définitives sur une centaine de parcelles situées sur les communes de Lausanne, Prilly, Renens et Crissier.

Toutes les emprises sur des parcelles des domaines privés communaux et cantonal nécessaires au projet sont cédées gratuitement au domaine public. Sept parcelles du domaine privé cantonal sont concernées, en bordure de la route cantonale 151 à Renens. Sur ces parcelles, les emprises totales cédées au domaine public représentent au total 1'413 m².

Tous les propriétaires impactés par une emprise, définitive et/ou temporaire, ont été rencontrés par la Commission immobilière des Axes Forts avant la mise à l'enquête du projet en 2012.

Par ailleurs, des enjeux particuliers ou des opportunités d'anticipation ont fait que 4 parcelles et/ou bâtiments ont d'ores et déjà été acquis par l'intermédiaire du Fonds d'Acquisition d'Immeubles de Réserve du Canton de Vaud (FAIR) pour un montant total de CHF 7'534'309.35. C'est le cas de l'acquisition anticipée du bâtiment du dépôt de boissons de la succursale Heineken (parcelle n° 750), en droit de superficie à Renens, site qui accueillera le futur garage atelier du tramway, ainsi que les parcelles n°425, 446 et 447 aux abords du terminus de la première étape du tramway à Renens.

Le FAIR n'a été mobilisé que pour la partie concernant le coût de l'acquisition immobilière. Les indemnités versées aux expropriés en lien avec ces acquisitions anticipées, pour un montant total de CHF 2'460'000 ont été directement prises en charge par les tl.

Il est convenu de rembourser au FAIR et aux tl les montants ci-dessus qui sont compris dans les montants sollicités par le présent décret relatif à la participation de l'Etat au financement de la réalisation de la première étape du tramway t1.

Les emprises foncières acquises ou à acquérir pour les besoins du projet et financées par le prêt conditionnellement remboursable aux tl faisant l'objet du présent décret resteront propriété des tl.

2.6 La participation de l'Etat à la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare)

2.6.1 Hypothèses et références générales prises en compte

Les éléments relatifs au budget nécessaire à la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) exprimés dans ce chapitre ont été déterminés selon les hypothèses et les références suivantes.

Principes généraux

Le budget nécessaire à la réalisation de la première étape du tramway t1 a été segmenté en deux volets distincts :

- un volet " Infrastructure ", qui sera financé dans le cadre d'un prêt conditionnellement remboursable ;
- un volet " Système de transport ", qui sera financé dans le cadre d'une garantie d'emprunt.

Le volet " Système de transport " englobe principalement l'acquisition du matériel roulant ainsi que la construction du futur garage atelier, tandis que le volet " Infrastructure " comporte l'ensemble des éléments constituant l'infrastructure ferroviaire du tramway : ouvrages de génie civil, voies ferrées, ligne aérienne de contact, etc.

Les frais généraux associés à la réalisation de la première étape du tramway, incluant notamment les ressources humaines de direction de projet / maîtrise d'ouvrage, les contrôles qualité, essais, les frais de sécurité, taxes, assurances, frais de communication et du programme d'interventions artistiques ont été affectés à la fois au volet " Infrastructure " et au volet " Système de transport ", principalement au prorata du coût de chacun de ces deux volets.

Précision budgétaire

Le budget nécessaire à la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) a fait l'objet d'une consolidation associant, de manière assez large, les services techniques de l'Etat de Vaud, des communes concernées et des tl.

Le budget a notamment été construit sur la base d'appels d'offres et de soumissions rentrées en 2013, sur environ 25% des coûts totaux du projet, représentatifs des secteurs d'aménagement courants ainsi que des ouvrages présentant des particularités. Une réflexion a été menée concernant l'allotissement et la taille des lots de construction, de manière à permettre aux entreprises locales de pouvoir répondre aux appels d'offres déjà effectués ou restant à conduire, dans le respect des procédures sur les marchés publics. Les prix unitaires issus des soumissions rentrées ont servi de base pour consolider le budget pour les lots de travaux n'ayant pas encore été mis en soumission.

Ainsi, la précision du budget présenté ci-après est estimée à +/- 5%.

Indice et indexation des prix

Sur la base du paragraphe précédent, le budget présenté ci-après est exprimé en CHF 2013.

Un mécanisme d'indexation des prix sera donc mis en œuvre dans le cadre de la conduite du projet. Les montants sollicités dans le présent décret pourront être indexés si nécessaire. La méthode d'indexation de l'indice des coûts de production selon les chapitres CAN (ICP CAN) s'appliquera.

Provisions pour divers et imprévus

Dans le cadre du travail de consolidation budgétaire associant les services techniques de l'Etat de Vaud, des communes concernées et des tl, le niveau adéquat de provisions pour divers et imprévus sur un projet de cet ampleur a été arrêté à 5% du budget total du projet.

Ces provisions pour divers et imprévus ont été affectées à la fois au volet " Infrastructure " et au volet " Système de transport ", au prorata du coût de chacun de ces deux volets.

Analyse de risques

Les risques inhérents à un projet de cette nature n'ont pas été intégrés au budget présenté ci-après. Néanmoins, une analyse préliminaire des risques a d'ores et déjà pu être menée à ce stade du projet. Celle-ci a permis de définir un premier niveau de risques sur le projet et son impact financier potentiel. Celui-ci est d'environ CHF 20'000'000.-.

L'analyse préliminaire des risques sera reprise, complétée et détaillée en phase de projet d'exécution afin de mettre en œuvre, pendant la phase d'exécution, toutes les mesures utiles à minimiser à la fois la survenance d'un ou plusieurs des dangers identifiés, et leurs impacts sur le projet en cas de survenance.

2.6.2 Principes de répartition des coûts

Le projet de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) nécessite le déplacement de nombreuses conduites et réseaux multi-fluides. Ces différents éléments ne sont pas nécessairement complètement amortis actuellement. Pour chacun desdits éléments de conduites, le taux d'amortissement effectif a donc été calculé, puis il a été conjointement convenu que les propriétaires des différents réseaux déplacés mis à neuf participeront à ces travaux à hauteur de la partie déjà amortie. Ces propriétaires sont notamment les sociétés de services industriels et, pour certains réseaux, directement les communes.

Ceux-ci ont également désiré profiter de l'occasion des différents travaux de voirie liés au tramway pour mener à bien des extensions ou autres opportunités sur leur réseau respectif. Ces opportunités sont intégrées au projet du tramway mais financées par les propriétaires concernés.

Par ailleurs, d'autres postes feront également l'objet de participations tierces. Outre les modifications et adaptations sur la " petite ceinture " de Lausanne, déjà présentées plus haut au point 2.2.4, cela concerne essentiellement des plus-values dues à des volontés d'aménagement particulières parfois souhaitées par les communes territorialement concernées. Ces opportunités sont également intégrées au projet du tramway mais financées par les demandeurs concernés.

La réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) sera également l'occasion de mettre en œuvre certaines mesures complémentaires du PALM. C'est notamment le cas de la mesure de franchissement de mobilité douce prévue dans le secteur de Malley à Prilly. En effet, le projet de tramway prévoit d'intégrer le prolongement de l'ouvrage ferroviaire actuel du Galicien par un nouveau viaduc permettant une perméabilité entre le secteur de Malley, en plein développement, et le quartier du Galicien. A ce titre, la subvention fédérale d'ores et déjà acquise pour ce franchissement de mobilité douce est prise en compte en tant que participation tierce de l'Office fédéral des routes (OFROU), à hauteur de CHF 875'000.- (2013).

Au final, la participation tierce totale sur le projet de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) est de CHF 44'527'000.- (y compris provisions pour divers et imprévus, cf. annexe 5).

Ces différentes participations de tiers ont déjà fait l'objet d'accords entre les parties. Ces accords se retrouvent dans des conventions spécifiques d'ores et déjà signées ou en cours d'élaboration. S'agissant de la participation des communes, des préavis communaux spécifiques sont également en cours de rédaction ou d'adoption, en cohérence avec les montants avancés dans le présent exposé des motifs et projets de décrets.

Ainsi, sur ces bases, les montants exprimés ci-après au point 2.6.3, relatifs à la participation de l'Etat à la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare), sont des coûts dits nets, c'est-à-dire participations de tiers d'ores et déjà déduites. De ces montants est encore déduit le financement fédéral précisé plus haut au chapitre 1.3.2.

2.6.3 Présentation détaillée de la participation de l'Etat

Les tableaux ci-après présentent de manière détaillée la participation de l'Etat de Vaud à la réalisation de la première étape du tramway t1, s'agissant d'une part du volet " Infrastructure ", financé via le prêt conditionnellement remboursable, et d'autre part du volet " Système de transport ", financé via la garantie d'emprunt.

Prêt conditionnellement remboursable – volet infrastructure

Objets	Montants [CHF 2013]
Terrains et immobilier	28'456'000
Travaux préparatoires	22'837'000
Ouvrages de génie civil	178'807'000
Superstructure ferroviaire et traction électrique	50'087'000
Installations de sécurité et télécommunication	8'833'000
Installations des stations	6'943'000
Aménagements urbains et trafic	26'969'000
Frais généraux (part du volet "Infrastructure")	22'669'000
Finalisation de la phase planification	3'010'000
Divers et imprévus (part du volet "Infrastructure")	18'071'000
Total volet "Infrastructure"	366'682'000
<i>Déduction du financement fédéral</i>	<i>79'847'000</i>
Total prêt conditionnellement remboursable	286'835'000

Remarques :

- chiffres arrondis au millier ;
- les honoraires des prestations de mandataires nécessaires sont intégrés dans chaque objet ;
- financement fédéral : CHF (2005) 73.93 millions (cf. point 1.3.2 plus haut), exprimé en CHF 2013, selon l'indice suisse des prix de la construction (région lémanique, génie civil).

Le montant du prêt conditionnellement remboursable accordé aux t1 relatif à la participation de l'Etat à la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) s'élève donc à CHF 286'835'000.

Il convient de noter que, outre les postes correspondant à la construction de la première étape du tramway t1, le montant du prêt conditionnellement remboursable intègre les deux éléments suivants :

- un poste de " Finalisation de la phase de planification ", à hauteur de CHF 3'010'000. Ce poste fait l'objet d'une ligne budgétaire spécifique dans le tableau ci-dessus.

La durée et le coût des études ont augmenté par rapport à ce qui était initialement prévu, en raison du traitement des oppositions et des deux enquêtes complémentaires qui ont dû être

conduites en cours de procédure fédérale d'approbation des plans. Malgré cela, le crédit d'études alloué par le Grand Conseil en date du 24 mars 2009 pour la première étape du réseau d'AFTPU du PALM a permis de mener le projet d'ouvrage à terme et d'établir le budget ci-dessus avec un niveau de précision élevé (+/- 5%). Il reste cependant à financer l'achèvement de tâches non-critiques et non-déterminantes mais néanmoins essentielles à l'achèvement du projet qui ont dû être différées et qui se composent comme suit :

- o honoraires des prestations mandataires nécessaires pour les appels d'offres restant à publier : CHF 1'210'000 ;
 - o honoraires des prestations mandataires nécessaires pour l'établissement de dossiers d'enquête publique complémentaires restant à conduire. Ces enquêtes complémentaires résultent de modifications du projet consécutives au traitement des oppositions : CHF 1'100'000 ;
 - o ressources humaines de maîtrise d'ouvrage nécessaires à la finalisation de la phase de planification : CHF 700'000.
- un poste de " Traitement des recours ", à hauteur de CHF 650'000. Ce poste ne fait pas l'objet d'une ligne budgétaire spécifique dans le tableau ci-dessus, il a été intégré à la ligne des divers et imprévus.

Ce poste intègre les frais liés à de très probables recours contre la décision fédérale d'approbation des plans, notamment les frais de maîtrise d'ouvrage nécessaires au suivi et au traitement du recours, les honoraires d'avocat et une provision pour des expertises techniques complémentaires qui pourraient être demandées par les tribunaux en cas de recours.

Garantie d'emprunt – volet Système de transport

Objets	Montants [CHF 2013]
Garage atelier	41'326'000
Matériel roulant	48'158'000
Vente et distribution	1'305'000
Frais généraux (part du volet "Système de transport")	4'604'000
Divers et imprévus (part du volet "Système de transport")	4'780'000
Total volet système de transport	100'173'000

Remarques :

- le garage atelier est dimensionné pour la ligne t1 complète, y compris son extension en deuxième étape (cf. chapitre 4 du présent EMPD) ;
- le poste matériel roulant correspond à l'acquisition de 10 rames, permettant l'exploitation de la première étape du tramway t1 jusqu'à une cadence de 5' ;
- le coût d'acquisition du matériel roulant est estimé, en euros, sur la base de récentes commandes de rames de tramways en Europe. Un taux de change de 1.15 CHF/€ est considéré. Ce coût intègre également les pièces de rechange et le matériel embarqué ;
- chiffres arrondis au millier ;
- les honoraires des prestations de mandataires nécessaires sont intégrés dans chaque objet.

Le montant à garantir tient compte des intérêts intercalaires au taux de 2% l'an, selon le calendrier prévisionnel présenté au chapitre 2.7 ci-après qui implique un échéancier prévu de libération de la

garantie d'emprunt présenté au chapitre 7.1 du présent EMPD.

Compte tenu de cet échéancier, un montant de renchérissement total de 5% est compté.

Le montant à garantir est ainsi le suivant :

Prix du volet système de transport : CHF 100'173'000.-

Montant des intérêts intercalaires : 2%/année, CHF 5'612'000.-, soit pour l'ensemble de la période d'engagement des prêts à contracter par les tl, un montant de 5,6% du montant total du volet système de transport.

Montant du renchérissement 5% de CHF 100'173'000.- soit CHF 5'009'000.-

Montant total à garantir : CHF 110'794'000.-

Montant total à garantir (arrondi) : CHF 110'800'000.-

2.7 Calendrier prévisionnel

Lors de la tenue des séances de conciliation avec l'OFT, à la fin du 1^{er} semestre 2015, certains opposants au projet ont clairement exprimé leur volonté de recourir au Tribunal administratif fédéral contre la future décision fédérale d'approbation des plans attendue au début de l'année 2016.

Dès lors, les éléments financiers précisés au chapitre 7 ci-après et le calendrier du projet ci-dessous prennent en compte ces très probables recours.

En considérant de manière conservatrice 2.5 années de recours avec effet suspensif, au Tribunal administratif fédéral puis au Tribunal fédéral, le démarrage des travaux s'effectuerait, selon ces hypothèses, dans le courant du 2^e semestre 2018. De manière générale, il convient de considérer une période de quelques mois entre l'entrée en force de la décision fédérale d'approbation des plans et le démarrage effectif des travaux. Cette période est nécessaire à la préparation des travaux et à la mobilisation des entreprises qui seront retenues.

Une attention particulière a été portée sur le phasage des différents travaux à effectuer, notamment ceux relatifs aux opérations de génie civil, ceci dans l'objectif particulier de minimiser les impacts sur les axes de circulation. Dans ces conditions, la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) durerait environ 4.5 années et s'achèverait à fin 2022. La première année pleine d'exploitation serait ainsi, toujours selon ces hypothèses, l'année 2023.

Dans le cas où aucun recours ne serait déposé contre la décision fédérale d'approbation des plans, le calendrier du projet serait adapté en conséquence, et les échéanciers prévisionnels de consommation avancés. Dans ces conditions, un démarrage des travaux dans le courant de l'été 2016 serait envisageable. La durée des travaux demeurerait d'environ 4.5 années et la mise en service interviendrait en 2020.

2.8 Principes en termes de propriété et de maintenance

Des conventions ont été préparées, ou sont en cours de consolidation, entre les tl et les communes concernées. Le tramway sera en effet mis au bénéfice de concessions d'usage du domaine public sur lequel il circulera.

Ces conventions traitent notamment des aspects liés à la propriété des ouvrages construits dans le cadre de la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) et à la prise en charge de leur entretien.

Les principes généraux précisés dans ces conventions sont les suivants :

- les tl seront propriétaires des infrastructures et équipements techniques spécifiquement liés au tramway. Ils en assureront la maintenance. Il s'agit principalement, pour le volet " Infrastructure ", de la plateforme du tramway, des stations, des mâts de la ligne aérienne de contact et des

systèmes de signalisation liés au tramway. Les t1 resteront propriétaires des terrains acquis pour les besoins du projet et financés par le prêt conditionnellement remboursable ;

- les communes deviendront quant à elles propriétaires des ouvrages construits par le projet mais qui seront à usage public ou à usage partagé entre le tramway et le domaine public. Elles en assureront la maintenance. Il s’agit principalement des éléments de voirie, de cheminements piétons et cyclables ainsi que des bandes végétales et arborisations le long du tracé du tramway. Les communes seront au bénéfice de servitudes d’usage public sur les terrains acquis pour les besoins du projet et non directement utilisés par le tramway. Elles en assureront l’entretien.

2.9 Incidences sur les indemnités annuelles d’exploitation

Le tableau ci-dessous présente les incidences financières de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) d’une part et des modifications de lignes du trafic urbain directement liées à la mise en service du tramway décrites au chapitre 2.3.5 d’autre part. Par mesure de simplification, seul l’exercice 2023 est présenté, étant entendu que les exercices précédant la mise en service seront progressivement affectés par une augmentation de charges d’exploitation sans produits.

Les montants à charge des communes pour la ligne de tramway t1 s’appliquent à la région de transport 5 " Lausanne – Echallens – Oron " (art. 5 LMTP), à compter de la mise en service en 2023, selon les hypothèses décrites au chapitre 2.7 ci-dessus.

Les diminutions d’indemnités relatives au réseau urbain se répartissent entre les communes desservies par le réseau urbain t1, selon les articles 19 et 20 LMTP.

En CHF mios	Tram t1	Réseau urbain	Effets cumulés tram t1 et réseau urbain
Charges d'exploitation	-24.61	5.28	-19.33
Charges du personnel	-5.96	3.36	-2.60
Frais d'entretien des bâtiments	-1.22	0.24	-0.98
Frais d'entretien des véhicules	-1.47	0.37	-1.10
Autres charges d'exploitation	-1.90	0.44	-1.47
Amortissements et intérêts	-14.48	1.00	-13.47
Autres produits	0.41	-0.13	0.27
Produits des transports	10.30	-2.23	8.07
Taux de couverture	41.9%		
Indemnités d'exploitation	14.31	-3.05	11.26
A charge du Canton	10.02	-1.05	8.97
A charge des Communes	4.29	-2.00	2.29

Le compte de résultat ci-dessus intègre des produits des transports basés sur le potentiel de 11.5 millions de voyageurs annuels en 2023.

Les charges se décomposent principalement, outre les amortissements et les intérêts, en frais d’entretien du nouveau garage atelier, en frais d’entretien des véhicules calculés sur la base de 10 rames de tramway et 511'100 kms annuels, ainsi qu’en charges de personnel pour l’exploitation et la maintenance dimensionnées également sur ces bases. Les autres charges sont notamment relatives

aux frais de surveillance, de sécurité et d'assurance, ainsi qu'aux frais liés au droit de superficie pour le terrain du garage atelier. La rubrique " Autres produits " concerne les recettes publicitaires dans les abris du futur tramway qui vient en déduction des charges d'exploitation pour le calcul du taux de couverture.

Il est important de préciser qu'avec un taux de couverture estimé à 41,9%, la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) participera à l'augmentation du taux de couverture global des t1 qui était de 37% en 2014.

Le taux de couverture représente, en pourcent, la part des charges d'exploitation couverte par les produits des transports. Un taux de couverture de 41.9 % signifie que les produits des transports couvrent 41.9 % des charges. Le solde des charges est couvert par les indemnités d'exploitation versées par les collectivités. Avec un taux de couverture de 41.9 % de la première étape du tramway t1, la contribution attendue de la part des collectivités publiques (communes, canton) est de 58.1 francs pour 100 francs dépensés.

Ce taux de couverture peut être calculé de différentes façons (notamment en incluant ou non les frais financiers) ce qui rend sa comparaison entre exploitants difficile. A Zurich par exemple l'exploitant n'a pas à supporter les frais financiers liés aux investissements, il en résulte mécaniquement un taux de couverture beaucoup plus élevé.

Jusqu'en 2010, année où il a atteint son niveau le plus bas, le taux de couverture des t1 avait une tendance à la baisse (33.6% en 2010). Une des priorités de l'entreprise dès 2011 a consisté en la prise des mesures nécessaires pour garantir un taux de couverture de 35% en 2013. Grâce à celles-ci, le taux de couverture est remonté à 34.7% en 2011 et a ensuite poursuivi sa croissance pour atteindre 37,0% en 2014.

Le Conseil d'Etat attend des t1 qu'ils atteignent un taux de couverture de 40%, objectif que l'entreprise a intégré dans son projet de développement " Vision 2025 ".

Il importe de signaler ici qu'un des facteurs d'atteinte de cet objectif est l'évolution des tarifs des transports publics. L'estimation des produits des transports présentée ci-dessus table sur une progression régulière des tarifs de 3% tous les deux ans, correspondant notamment aux importants accroissements de l'offre de transport qui seront progressivement introduites sur le réseau.

Les t1 et donc à fortiori le futur tramway t1 sont intégrés à la communauté tarifaire Mobilis. Le produit des transports et donc le taux de couverture de l'entreprise sont affectés par le mode de répartition des recettes entre les entreprises de la communauté qui pourrait être revu prochainement. L'estimation des produits des transports ci-dessus est faite selon l'hypothèse que le mode de répartition entre entreprises reste inchangé.

La qualité de la prévision du taux de couverture dépend également de celle de la prévision que les t1 ont faite du nombre de voyageurs qui utiliseront la ligne, nombre lui-même dépendant notamment du rythme de densification des secteurs qu'elle desservira. Au final, les estimations des évolutions des indemnités annuelles présentées ci-dessus présentent un bon niveau de fiabilité, quoiqu'elles puissent être sujettes à des évolutions temporelles plus ou moins rapides et soient sensibles à l'évolution des tarifs qui seront effectivement pratiqués.

3 PARTICIPATION DE L'ETAT AU FINANCEMENT DES AMENAGEMENTS ROUTIERS DE LA PREMIERE ETAPE DU RESEAU DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE L'AGGLOMERATION LAUSANNE – MORGES

3.1 Le concept de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Les premiers réseaux de BHNS ont été conçus en Amérique latine (Bogota, 1,4 millions de voyageurs par jour) avant de connaître un fort développement aux Etats-Unis puis en Europe. En France, une trentaine de réseaux ont des lignes BHNS en service ou en projet, sur des axes où la fréquentation n'exige pas un tramway. En Suisse, ce concept reste inédit et l'agglomération Lausanne – Morges sera la première à en bénéficier.

Les objectifs principaux d'une ligne de BHNS sont :

- d'augmenter la vitesse commerciale des bus, en combinant voies réservées, priorités aux carrefours et une distance entre arrêts de l'ordre de 400 à 500 mètres, plus importante que sur des lignes de bus classiques (200 à 400 mètres) ;
- d'offrir une capacité intermédiaire entre le bus articulé et le tramway, avec des véhicules routiers de grande capacité et confortables ;
- d'améliorer le rapport coût-utilité des lignes transformées : des véhicules transportant davantage de clients (générant davantage de recettes), avec des vitesses plus élevées permettant, à nombre de bus et conducteurs égal, d'offrir pour le même coût d'exploitation davantage de prestations (ligne plus longue ou cadences augmentées).

L'amélioration conjointe des temps de déplacement, de la fiabilité des horaires, de la capacité et du confort contribuent à l'amélioration de la qualité des transports publics et en conséquence à leur attractivité.

3.2 Le réseau de BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges

Les AFTPU de l'agglomération Lausanne – Morges ont été définis par une étude d'opportunité et de faisabilité de mai 2007 à mai 2008 (résultats présentés dans le rapport de synthèse du 30 mai 2008). Cette étude a défini le réseau de BHNS, ainsi que le principe d'une réalisation par étapes ou projets partiels d'aménagement. Par décret du 24 mars 2009, le Grand Conseil a financé les études de la première étape des AFTPU. Le prêt conditionnellement remboursable de CHF 23'822'000 octroyé par ce décret est destiné en partie à la première étape BHNS. Selon les tronçons à aménager, ces études sont achevées ou encore en cours (voir chapitre 3.4 ci-dessous).

Contrairement aux systèmes tels que métros ou tramway, les véhicules circulant sur des lignes de BHNS peuvent emprunter des tronçons aménagés selon les caractéristiques propres aux BHNS ou des tronçons non encore aménagés. Cela permet un développement progressif de l'offre et de sa qualité de service.

Ce réseau de BHNS, précisé dans le PALM 2012, prévoit la mise en service de 4 lignes :

- ligne Bussigny – Lutry, Corniche
- ligne Prilly, Galicien – Pully, Val-Vert
- ligne Crissier – Lausanne
- ligne Bellevaux – Flon (Lausanne)

Les annexes 3 et 7 présentent respectivement le plan du réseau AFTPU ainsi que les trois premières étapes de réalisation des BHNS. Ce réseau pourra être progressivement complété en fonction de l'évolution des planifications conduites lors des prochaines révisions du PALM.

Le réseau de BHNS remplacera principalement les lignes 7, 9 et 18 du réseau tl, qui sont les lignes principales Est – Ouest et ont transporté en 2014, 12,9 millions de voyageurs (sur 105 millions au total sur le réseau tl). Il renforcera également les liaisons entre le centre et le Nord de l'agglomération

(Bellevaux, le Mont-sur-Lausanne). Les lignes 7 et 9 sont exploitées avec des véhicules anciens (trolleybus avec remorques) qui ne correspondent plus aux standards souhaités par la clientèle. La faible vitesse commerciale (tenant compte de tous les arrêts commerciaux, aux carrefours, et dans la circulation) et les problèmes de régularité (cadence non respectée) nuisent à leur attractivité et à leur capacité. La nouvelle attractivité des BHNS, par les nouveaux aménagements et les nouveaux véhicules (trolleybus à double articulation) vise à générer un gain de clientèle.

Le présent EMPD porte sur les aménagements routiers à réaliser sur des tronçons empruntés par les lignes de BHNS. Ces tronçons aménagés bénéficieront cependant à l'ensemble des lignes de transports publics qui les emprunteront. Les nouveaux véhicules de grande capacité affectés aux lignes BHNS seront acquis dans le cadre du renouvellement du matériel roulant et ne font donc pas l'objet de demande de financement spécifique.

3.3 Les projets partiels d'aménagement de la première étape des BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges

3.3.1 Caractéristiques principales des projets partiels d'aménagement

La première étape de réalisation du réseau de BHNS comprend cinq tronçons (projets partiels d'aménagement) sur le tracé des lignes de BHNS définies dans le PALM 2012 (annexes 3 et 7). Les caractéristiques principales de ces projets partiels d'aménagement sont les suivantes :

Projet partiel d'aménagement	Distance [mètres]	Nombre d'arrêts	Vitesse commerciale actuelle (heure de pointe)	Vitesse commerciale visée (heure de pointe)	Communes territorialement concernées
Crissier-Bré – Montétan	3'620 m	8	16.5 km/h	18.0 km/h	Crissier, Prilly, Renens, Lausanne
Prélaz-les-Roses – St-François	2'300 m	6	11.6 km/h	18.0 km/h	Lausanne
Pully-Damataire – Lutry-Corniche	2'300 m	6	15.6 km/h	18.0 km/h	Pully, Paudex et Lutry
Béthusy – Chailly	1'700 m	5	12.4 km/h	18.0 km/h	Lausanne
Bellevaux	600 m	3	11.4 km/h	18.0 km/h	Lausanne
Total	10'520 m	28	Vitesse commerciale moyenne sur l'ensemble des tronçons : 13.9 km/h	18.0 km/h	

De nouveaux véhicules (trolleybus à double articulation) circuleront sur les lignes BHNS. Les arrêts seront réaménagés afin de les accueillir (25 mètres) ainsi que de répondre aux exigences d'accessibilité aux transports publics de la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand, RS 151.3), du 13 décembre 2002.

Ces projets partiels d'aménagement sont identifiés en priorité A du PALM 2007 et bénéficient d'un cofinancement fédéral au titre de la LFinfr (cf. chapitre 1.3.2).

Les études de ces projets partiels d'aménagement ont été financées par le décret du 24 mars 2009 et en particulier par le prêt conditionnellement remboursable de CHF 23'822'000 (2008), également destiné aux études du secteur infrastructure de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) ainsi que par des crédits d'études communaux. A fin août 2015, le solde disponible du prêt conditionnellement remboursable est de CHF 2'087'000 et permet de couvrir la part cantonale des

phases d'étude restant à conduire pour les BHNS.

3.3.2 Aménagements routiers et fonctionnels prévus

Selon les configurations et les contraintes locales des différents secteurs, trois types d'aménagements sont prévus :

- lorsque l'espace de la voirie est contraint et ne permet pas l'acquisition d'emprises foncières supplémentaires : des mesures de régulation aux carrefours (priorité aux bus juste avant leur arrivée) ou des mesures de facilitation de l'insertion des bus (arrêts priorisants, sur chaussée) sont mises en œuvre. Exemples : Béthusy-Chailly, Paudex ;
- lorsque l'espace est contraint mais que les mesures précitées sont insuffisantes : la voirie est réservée aux transports publics (livraisons, véhicules d'urgence, accessibilité locale et cycles exceptés) et des mesures de déviation du trafic automobile sont appliquées. Exemples : Chauderon – Saint-François ;
- lorsque la voirie actuelle le permet, ou que des emprises foncières sont possibles en lien avec des projets d'urbanisation, des voies réservées aux BHNS sont construites, en site latéral ou en site central, permettant une progression des bus en dehors du trafic routier. Exemples : route de Cossonay (Crissier Bré – Prilly), Lutry.

3.3.3 Incidences sur le système de transport

Au même titre que le m2 a suscité une augmentation générale du nombre de clients sur l'entier du réseau (sur le seul réseau bus/trolleybus tl : 54,6 millions de passagers en 2009, 64,4 millions en 2014, soit +18%), l'objectif des AFTPU est de susciter, par un meilleur maillage de lignes performantes, un accroissement global de la clientèle. Les lignes BHNS offriront des connexions avec les métros m1 et m2 au Flon et avec le futur m3 à Chauderon. Elles auront également des interfaces avec le tramway dans le secteur de Prilly Galicien et à Bussigny.

Il est prévu que les gains en matière de vitesse commerciale soient réinvestis dans l'amélioration de l'offre, selon le même principe mis en œuvre avec le " Réseau 08 " en lien avec l'ouverture du m2. La ligne 9 est actuellement exploitée avec 12 véhicules entre Lutry, Corniche et Prilly-Eglise. Avec l'augmentation de vitesse commerciale projetée (objectif de 18 km/h minimum), il sera possible de prolonger la ligne jusqu'à Crissier-Bré avec le même nombre de véhicules (et donc de conducteurs). La ligne 7 est quant à elle exploitée avec 7 véhicules entre Pully, Val-Vert et St-François. Le même gain escompté de vitesse commerciale permettra de la prolonger à Galicien sans moyens supplémentaires. L'effet strictement lié à l'exploitation de ces lignes sous forme de BHNS devrait donc être neutre du point de vue des indemnités d'exploitation.

Outre les gains de temps liés à l'augmentation de la vitesse commerciale, d'importants gains de régularité sont prévus avec les BHNS. Aujourd'hui, sans mesures particulières de priorisation dans le trafic et aux carrefours, il est difficile d'assurer le respect de la cadence de 7,5 minutes prévue à l'horaire : des bus prennent du retard et sont rattrapés par le ou les suivants, générant des " trains de bus " et donc des intervalles compris jusqu'à 10 et 15 minutes avant le passage du prochain bus. Les effets négatifs pour le client sont doubles : cela représente d'une part un temps d'attente (et donc de parcours) supplémentaire, rendant le transport public non-concurrentiel vis-à-vis des autres modes de transport, et d'autre part des conditions de transport de mauvaise qualité (véhicules bondés). La dispersion des vitesses commerciales pendant les heures de pointe illustre également la difficulté d'assurer la régularité : l'écart entre la médiane (50% des courses mesurées) et le centile 90 (10% des courses les plus lentes) peut atteindre voire dépasser les 5 km/h. Une étude interne tl montre que près de 5'000 clients par jour sont touchés par ces problèmes de régularité sur les lignes 7 et 9 (chiffres 2013).

Dans le cadre de la " Vision 2025 tl " validée par son Conseil d'administration en septembre 2014, d'autres améliorations de l'offre sont prévues par les tl, sur toutes les lignes, en particulier l'augmentation généralisée des cadences : à ce titre, il est envisagé que les lignes BHNS soient exploitées d'ici 2025 à une cadence de 7'5 minutes de 7h à 20h30 du lundi au jeudi (jusqu'à minuit le vendredi et le samedi), et 10 minutes en soirée du lundi au jeudi ainsi que le dimanche. Les conséquences financières de ces augmentations de cadences ne figurent pas dans les conséquences du présent exposé des motifs et projet de décret. Elles interviendront en effet au gré des décisions formelles d'augmentation de fréquences et affecteront à ce moment les indemnités annuelles d'exploitation du réseau urbain des tl.

3.4 La participation de l'Etat à la première étape des BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges

La participation de l'Etat est forfaitaire et plafonnée à CHF 20 millions. La répartition entre les différents projets partiels d'aménagement a été définie d'entente avec les communes concernées par la DEPOL des axes forts le 8 juin 2012, en fonction de la répartition du cofinancement fédéral, elle-même décidée au prorata de l'estimation des coûts d'ouvrage au terme des avant-projets.

Projets partiels d'aménagement	Estimation des coûts Base avant-projets [CHF 2010 TTC]	Participations			Etat d'avancement	Estimation des coûts actuels [CHF TTC] Bases diverses selon état d'avancement	Mise en service escomptée
		Répartition validée lors de la DEPOL du 8 juin 2012 %	Fédérale [CHF 2005 HT]	Cantonale [CHF 2015 TTC]			
Crissier-Bré – Montétan	72'140'000	43.1 %	8'272'000	8'617'000	Etudes de projet d'ouvrage en cours	65'468'000 (avant-projet optimisé, 2014)	2020
Prélaz-les-Roses – St-François	51'222'000	26.4 %	5'067'000	5'278'000	Procédure d'enquête en cours (liée au tramway 1 ^{ère} étape)	55'900'000 (dossier PAP, 2012)	2022
Pully-Damataire – Lutry-Corniche	37'910'000	22.3 %	4'290'000	4'469'000	Etudes de projet d'ouvrage en cours	50'177'000 (avant-projet optimisé, 2013)	2019
Béhusy – Chailly	7'542'000	4.0 %	774'000	806'000	Aménagements réalisés (septembre 2015)	4'300'000 (coûts effectifs imputables)	2015
Bellevaux	7'913'000	4.2 %	797'000	830'000	Etudes de projet d'ouvrage en cours	7'913'000 (pas d'actualisation)	2019
Total	176'727'000	100.0 %	19'200'000	20'000'000	n.a.	183'758'000	n.a.

4 ETUDES DE LA DEUXIEME ETAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE RENENS (GARE) ET BUSSIGNY – VILLARS-SAINTE-CROIX

4.1 Avant-projet du prolongement du tramway t1 de Renens (Gare) à Bussigny – Villars-Sainte-Croix

La deuxième étape du tramway, soit son prolongement entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix est une mesure de priorité A du PALM 2012. A ce titre, le début des travaux y relatifs devrait intervenir dans la période de financement 2015 – 2018. Elle bénéficie d'un cofinancement fédéral au titre de la LFIInfr (cf. chapitre 1.3.3).

Les études d'avant-projet relatives à la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix ont été réalisées entre l'automne 2013 et l'été 2015. Elles ont été financées par l'Etat via le budget ordinaire de la Direction Générale de la Mobilité et des Routes pour un montant total de CHF 950'000.-.

Les études d'avant-projet ont été élaborées à deux horizons de planification : horizon de la mise en service du prolongement du tramway t1 et horizon de construction des PPA localisés à ses abords. Le deuxième horizon de planification a permis de définir les modifications urbaines prévues dans le périmètre d'étude afin de réaliser des aménagements pour la mise en service qui soient compatibles à long terme. Ces études ont défini le tracé et l'implantation de la plateforme du tramway. L'avant projet des aménagements routiers et de mobilités douces (vélo et marche) ont permis d'identifier les emprises foncières nécessaires. Les principales contraintes et incidences sur l'exploitation de la ligne de tramway t1 et des transports publics dans l'ouest lausannois en général ont été identifiées.

Ces études ont également permis d'estimer la fréquentation de la ligne sur la totalité de son tracé. A l'horizon de la densification complète du PALM, la ligne de tramway t1 devrait transporter 16 millions de voyageurs entre Lausanne-Flon et Villars-Sainte-Croix (soit une moyenne d'environ 2.3 millions de voyageurs par km et par an). Cette demande intègre les développements urbains importants prévus le long de la ligne, ainsi que l'effet réseau lié aux développements de l'offre transports publics (CFF, métros, tram, bus).

Une analyse de variantes multicritères (accessibilité, vitesse commerciale, coûts d'exploitation, bassins de clientèle, etc.) a permis de préciser le nombre d'arrêts et leur localisation (annexe 8). La variante à six nouveaux arrêts a été retenue car elle permet notamment d'offrir une distance inter-station équivalente au tracé de la première étape de la ligne, d'atteindre la vitesse commerciale visée (20 km/h) et de garantir une desserte adéquate du secteur.

Au stade de l'avant-projet, deux variantes de terminus ont été étudiées. Le premier est localisé à Cocagne (avant le franchissement de l'autoroute) sur le territoire de la commune de Bussigny. Ce tracé, limité à 5 nouveaux arrêts, permet selon les prévisions de fréquentation d'atteindre un taux de couverture minimal de 40% par les recettes voyageurs. En revanche cette variante nécessite la construction d'ouvrages importants (terminus à plat et création d'une voie tiroir encaissée avec des murs de soutènement) rendant à terme tout prolongement de la ligne très difficile et coûteux.

La seconde variante de terminus présente le tracé tel que défini dans le PALM 2012, soit jusqu'à Villars-Sainte-Croix, avec un nouvel arrêt supplémentaire (Croix du Péage). Cette variante nécessite le franchissement de l'autoroute dont les travaux devraient pouvoir être mutualisés avec la réfection du pont routier par l'OFROU dans le cadre des mesures liées au goulet d'étranglement de Crissier.

La fréquentation de la station de terminus à Villars-Sainte-Croix (Croix du Péage) présente, selon les estimations actuelles, une couverture des coûts d'exploitation par les recettes insuffisante. Les communes de Bussigny, Villars-Sainte-Croix, Crissier et l'Etat étudient les possibilités de révision de l'affectation aux abords de ce terminus afin de permettre une densification urbaine générant une fréquentation à même d'atteindre le taux de couverture visé.

Les études de projet d'ouvrage préciseront les deux variantes de terminus en termes d'aménagement et de coûts afin de valider, à leur terme, en corrélation avec les éventuelles révisions de l'affectation du secteur, la variante à retenir pour la mise à l'enquête, puis pour la réalisation.

4.1.1 Caractéristiques principales du prolongement du tramway t1

Longueur de la deuxième étape de la ligne t1 : 3'100 mètres (2'550 mètres en cas de terminus à Bussigny Cocagne)

Longueur totale de la ligne t1 (première et deuxième étapes) : 7'150 mètres (6'600 mètres en cas de terminus à Bussigny Cocagne)

Cadence à la mise en service : 6 minutes aux heures de pointe

Nombre de rames supplémentaires : 2 à 3 selon le terminus choisi, permettant une cadence jusqu'à 5 minutes aux heures de pointe

Nombre de nouvelles stations : 5 ou 6

Population et emplois desservie à terme, terminus à Villars-Sainte-Croix (base PALM 2012) : 33'000 habitants/emplois (à 400 m. des stations).

Population et emplois desservis à terme, terminus à Bussigny Cocagne (base PALM 2012) : 30'000 habitants/emplois (à 400 m. des stations).

Communes territorialement concernées : Renens, Crissier, Ecublens, Bussigny et Villars-Sainte-Croix.

Les aménagements définis lors des études d'avant-projet présentent des caractéristiques variées selon les différents secteurs :

- le tramway empruntera un site banal (mutualisé avec les autres modes de transports) entre la gare de Renens et le carrefour route de Bussigny - route du Jura. La réorganisation du trafic au centre de Renens (double sens sur l'av. du 14 Avril) permet en effet que cet axe routier devienne une impasse accessible seulement aux riverains et usagers de la gare. Le trafic y sera donc limité ;
- sur les routes de Bussigny et de Renens (boulevard de l'Arc-en-ciel), le tramway circulera sur un site propre central (la plateforme du tramway sera également accessible aux lignes de bus t1 36 et 54 sur la partie est du boulevard) ;
- entre la route de Crissier et le terminus (quel qu'il soit), le tramway empruntera un site propre latéral, localisé sur l'actuelle RC 178, elle-même déplacée à l'est comme défini dans le Plan Directeur Localisé Cocagne-Buyère de la commune de Bussigny.

Des aménagements de mobilités douces (trottoirs, pistes et bandes cyclables) compléteront les aménagements ferroviaires et routiers.

Les stations de tramway seront similaires aux stations de la première étape (permettant d'accueillir les mêmes rames de 40 mètres). La station " Pont Bleu ", sur la rue la route de Bussigny à Crissier, sera mutualisée avec les lignes de bus t1 36 et 54 nécessitant ainsi des quais de 70 mètres.

4.1.2 Incidences sur le système de transport

La mise en service de la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix induira la suppression de la ligne de bus t1 17 entre la Croix du Péage et la Gare de Renens. Cette ligne est exploitée actuellement à une cadence de 10 minutes, avec une vitesse commerciale inférieure à 14 km/h aux heures de pointe. Son remplacement par le tramway permettra aux clients actuels et futurs de bénéficier, dès la mise en service, d'une cadence de 6 minutes aux heures de pointe avec une vitesse commerciale de 20 km/h, soit environ 9 minutes de temps de parcours au lieu de 14 aujourd'hui entre Villars-Sainte-Croix (Croix du Péage) et Renens (Gare) .

Les lignes t1 36 (Closalet – Renens Gare, desservant notamment le MMM de Crissier) et 54 (Cheseaux – Renens Gare) profiteront des aménagements liés au tramway et gagneront ainsi en vitesse

commerciale et en régularité. La connexion du tramway à la gare de Renens offrira de grandes possibilités d'échange et de maillage pour les relations en transports publics dans l'ouest lausannois et plus largement sur les destinations desservies par le RER Vaud.

Dans le cas où le terminus serait installé à Bussigny Cocagne, la desserte de Croix du Péage à Villars-Sainte-Croix serait toujours assurée par la ligne t1 32 reliant Prilly, Galicien à Crissier et Villars-Sainte-Croix (projet de prolongement en cours d'étude pour une mise en service en 2016-2017) ainsi que par la ligne Car Postal 91 (Bussigny – Villars-Sainte-Croix).

L'étude d'exploitation réalisée dans le cadre de l'avant-projet définit les moyens supplémentaires à engager pour exploiter le prolongement :

- pour le terminus à Villars-Sainte-Croix, avec une cadence de 5 minutes, trois rames supplémentaires seront nécessaires (portant ainsi le nombre total de rames à 13), pour un montant d'acquisition d'environ CHF 14'448'000 dans le cas d'une acquisition simultanée avec les rames de la première étape (option d'achat). L'acquisition de ces rames ne nécessitera pas d'études préalables car elles auront été définies lors de l'acquisition des rames nécessaires à la mise en service de la première étape de la ligne de tramway t1 ;
- le garage atelier du tramway t1 tel que dimensionné dans la première étape (à l'ouest du dépôt bus actuel de Perrelet) permettra, avec éventuellement de légers aménagements intérieurs, d'accueillir les trois rames supplémentaires nécessaires au fonctionnement de la deuxième étape de la ligne entre Renens (Gare) et Villars-Sainte-Croix (Croix du Péage).

Ainsi, aucune étude du secteur transport n'étant nécessaire pour la deuxième étape du tramway t1, le montant sollicité par le présent décret ne comporte qu'un prêt conditionnellement remboursable destiné au seul financement des études du secteur infrastructure.

4.2 Montant estimatif des coûts d'ouvrage au terme des études de l'avant-projet

Les études d'avant-projet de la deuxième étape du tramway t1 ont permis d'estimer le coût des secteurs infrastructure et transport, selon les deux variantes de terminus, comme suit :

Objets	Montants [millions de CHF 2015]	
	Terminus Bussigny (Cocagne)	Terminus Villars-Sainte-Croix (Croix de Péage)
Volet système de transport		
Matériel roulant (nombre de tramways supplémentaires sur la ligne t1 avec une cadence de 5 minutes)	9.6 (2 tramway)	14.4 (3 tramways)
Total volet système de transport	9.6	14.4
Volet infrastructure		
Acquisitions foncières	34	37
Travaux	69	85
Risques (10%), divers et imprévus (10%), frais d'études (15%), frais de maîtrise d'ouvrage (2.5%)	38	45
Total volet infrastructure	141	167
Montant estimatif total de l'ouvrage	150.6	181.4

La précision de ce budget, sur la base d'un avant-projet, est de plus ou moins 20%.

4.3 Etudes et prestations financées par le présent décret

Le présent décret permettra de financer les études jusqu'à l'obtention du permis de construire de la deuxième étape tramway t1 entre Renens (Gare) et Villars-Sainte-Croix (Croix du Péage) ou Bussigny (Cocagne) selon la variante de terminus qui sera retenue. Le décret couvre ainsi les études de projet d'ouvrage, la procédure d'approbation des plans, la procédure d'appel d'offres, la comparaison des offres et la proposition d'adjudication.

Le présent décret permettra également de financer la direction de projet ainsi que des prestations de concertation et de communication.

Les études et procédure d'approbation des plans couvertes par le présent décret se dérouleront entre 2016 et 2019. Un début de construction serait donc envisageable dans la deuxième moitié de 2019, soit au-delà de la période de financement fédéral correspondant aux projets de priorité A des projets d'agglomération de deuxième génération. Afin de ne pas retarder encore ces travaux, le décret couvre également, pour un montant total de CHF 1'000'000 (2015), le début de la phase de réalisation permettant de lancer les projets d'exécution des lots critiques du point de vue planning, avant la libération du futur crédit d'ouvrage global.

Dans la mesure où certaines communes souhaiteraient réaliser, simultanément aux études de la deuxième étape du tramway t1, des études de réaménagements urbains de compétence communale, elles pourront être comprises dans un seul projet d'aménagement afin de limiter les tâches de coordination et de pilotage. Les coûts additionnels des études de compétences communales seront dans ce cas pris en charges par les communes concernées et ne sont pas comprises dans le budget présenté ci-dessous.

Les études de projet d'ouvrage auront pour objectif de préciser l'ensemble des aménagements ferroviaires, routiers et de mobilités douces sur l'ensemble du tracé, ainsi que l'insertion paysagère du tramway dans son environnement proche. Les deux variantes de terminus seront précisées et le choix de la variante à retenir interviendra au cours de ces études. De plus, les emprises foncières nécessaires seront précisées et les démarches d'acquisitions, ou de cessions, de ces terrains avec les propriétaires concernés seront entreprises par une commission immobilière indépendante du maître d'ouvrage. Certaines emprises pourraient être cédées au domaine public dans le cadre de l'élaboration de plans d'affectation.

Les études de projet d'ouvrage permettront d'élaborer le projet de la deuxième étape du tramway t1 à une échelle fine, de consolider les coûts de l'ouvrage et de déterminer les parts de financement de l'ouvrage qui incomberont aux communes territorialement concernées (liées notamment à la réfection des réseaux et aux volontés des communes de réaliser simultanément des aménagements de compétences communales).

4.3.1 Calendrier intentionnel des études

Envoi à l'OFT du dossier de demande de concession (sur la base de l'avant-projet déjà réalisé) : début 2016

Etudes de projet d'ouvrage : 2016 et 2017

Procédure d'approbation des plans : dès 2018

Procédure d'appel d'offres, comparaison des offres et proposition d'adjudication : dès 2018

Les travaux pourront démarrer dès l'obtention du permis de construire par l'OFT, au terme de la procédure d'approbation des plans et de l'obtention des crédits d'ouvrage. Sur la base de l'avant projet, mais cela reste à confirmer dans le cadre des études financées par le présent exposé des motifs, la durée des travaux est actuellement estimée entre deux ans et demi et trois ans, entre 2019 et 2022.

Ce planning, également conditionné par l'aboutissement de la procédure fédérale d'approbation des plans, est ambitieux et pourrait conduire, compte tenu de l'allongement probable des procédures de la première étape du tramway, à une mise en service simultanée des deux étapes du t1 en 2023.

4.3.2 Montant des coûts d'études du prolongement du tramway t1

Le crédit d'études a été estimé au regard, d'une part des montants d'études qui ont été nécessaires pour la première étape du tramway t1 et, d'autre part, selon la norme SIA (en fonction du budget d'investissement total du secteur infrastructure). Les résultats des deux méthodologies concordant, les crédits d'études nécessaires ont été estimés selon les quatre postes suivants :

Etudes volet infrastructure	Montants [millions CHF 2015]
Etudes du projet	9.5
Concertation et communication	0.5
Direction de projet et commission immobilière	2.6
Etudes, direction de projet et commission immobilière pour le début du projet d'exécution	1.0
Budget total	13.6

Le budget total arrondi pour la réalisation des études du prolongement du tramway est de **CHF 14'000'000.-** (hors renchérissement), sur la base des prix de 2015. Le crédit pourra être indexé sur l'évolution des tarifs des ingénieurs.

5 PARTICIPATION DE L'ETAT AUX ETUDES DES AMENAGEMENTS ROUTIERS DES DEUXIEME ET TROISIEME ETAPES DU RESEAU DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE L'AGGLOMERATION LAUSANNE – MORGES

5.1 Les projets partiels d'aménagement des deuxième et troisième étapes des BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges

5.1.1 Caractéristiques principales des projets partiels d'aménagement des deuxième et troisième étapes des BHNS

Les deuxième et troisième étapes des BHNS concernent 3 projets partiels d'aménagement de la ligne Lutry, Corniche – Bussigny (annexe 7) :

Etape	Projet partiel d'aménagement	Distance [mètres]	Vitesse commerciale actuelle (heure de pointe)	Vitesse commerciale visée (heure de pointe)	Propriétaires des infrastructures
2 ^{ème}	Pully-Damataire – Saint-François	3'150 m	13.6 km/h	18.0 km/h	Pully et Lausanne
3 ^{ème}	Chauderon – Montétan	900 m	13.7 km/h	18.0 km/h	Lausanne
3 ^{ème}	Crissier-Bré – Bussigny	3'400 m	non exploité	18.0 km/h	Etat, Crissier et Bussigny
	Total	7'450 m	n.a.	18.0 km/h	

Le projet partiel d'aménagement entre Pully Damataire et Saint-François, bénéficie d'un cofinancement fédéral dans le cadre du PALM de 2^{ème} génération (2012), au titre de la LFIInfr.

Les deux autres tronçons seront candidats à un financement fédéral. Ils devraient être présentés, en 2016, en priorité A du projet d'agglomération de 3^{ème} génération.

Ces projets partiels d'aménagement permettent de traiter l'ensemble de la ligne de BHNS Lutry, Corniche – Bussigny en fournissant une qualité de service équivalente sur l'entier du parcours, en particulier en matière de vitesse commerciale (objectif 18 km/h) et de régularité.

La ligne de BHNS Lutry, Corniche – Bussigny desservira sur son tracé, à l'horizon de pleine densification du PALM, environ 77'700 habitants et 63'000 emplois. Sur son tracé de plus de 13 kilomètres, le potentiel de voyageurs escomptés est de 16 millions de voyageurs/an.

5.1.2 Aménagements routiers et fonctionnels prévus

Les projets partiels d'aménagement sur les communes de Lausanne et de Pully ont fait l'objet d'études préliminaires co-financées par les communes territorialement concernées et l'Etat (par le budget ordinaire de la Direction Générale de la Mobilité et des Routes). Ces études ont permis de réaliser des diagnostics multimodaux des deux projets partiels d'aménagement, de définir les enjeux propres à chaque secteur et d'identifier des orientations pour la suite des études en vue d'atteindre les objectifs de qualité de desserte voulue pour le réseau de BHNS.

Le projet partiel d'aménagement Crissier-Bré – Bussigny a fait partiellement l'objet d'études préliminaires, sur le secteur du carrefour " En Praz " (RC179-RC82) et de la traversée de la jonction autoroutière de Crisser. La réalisation des nouvelles jonctions autoroutières de Chavannes et d'Ecublens, induisant un allègement du trafic dans le secteur de la jonction de Crissier, permettra soit la réalisation de certains tronçons de voies réservées aux BHNS, soit dans les secteurs trop contraignants, des priorités aux carrefours pour les BHNS.

Le carrefour de Croix-de-Plan (RC151-RC179) a d'ores et déjà été étudié dans le cadre de

l'avant-projet de la deuxième étape du tramway t1.

Au-delà de la Croix-de-Plan, sur le territoire de la commune de Bussigny, le terminus de la ligne n'étant pas encore défini, les études d'avant-projet permettront de le localiser soit à la gare de Bussigny, soit dans le nouveau quartier " Bussigny Ouest ".

Les études financées par le présent décret définiront donc les aménagements routiers et fonctionnels à prévoir sur les différents secteurs de ces trois projets partiels d'aménagement :

- lorsque l'espace de la voirie est contraint et ne permet pas l'acquisition d'emprises foncières supplémentaires : des mesures de régulation aux carrefours (priorité au bus juste avant son arrivée) ou des mesures de facilitation de l'insertion des bus (arrêts priorisants, sur chaussée) sont mises en œuvre ;
- lorsque la voirie actuelle le permet, ou que des emprises foncières sont possibles en lien avec des projets d'urbanisation, des voies réservées sont construites, en site latéral ou en site central, permettant une progression des bus en dehors du trafic routier.

5.2 Montants des études et participation financière de l'Etat aux études des deuxième et troisième étapes des BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges

5.2.1 Montants des études des deuxième et troisième étapes des BHNS

Le projet de décret relatif aux études des deuxième et troisième étapes du réseau de BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges comprend, le financement de :

- la direction de projet : conduite soit en interne par le propriétaire de l'infrastructure (Etat, communes), soit par délégation aux tl, à l'Etat, ou aux schémas directeurs du PALM ;
- la direction de projet aux tl afin d'assurer la coordination entre l'ensemble des projets partiels d'aménagement ;
- tous les frais de mandats et études qui feront en règle générale l'objet de mandats confiés à des bureaux spécialisés. Il est envisageable que certaines études concernant les équipements de technique des transports ou certains projets d'aménagement puissent être confiées aux tl ou à des services cantonaux ou communaux agissant en qualité de mandataire. Chacune de ces études fera l'objet de mandats précisant les prestations à accomplir et leur rémunération ;
- les frais de concertation et de communication.

Les montants des études des avant-projets, des projets d'ouvrage, des procédures de demande d'autorisation de construire et des appels d'offres, comparaison des offres et propositions d'adjudication ont été estimés selon la norme SIA en fonction des coûts totaux estimés des investissements nécessaires à leur réalisation.

Afin de déterminer les parts de financement de chaque partenaire, les estimations des montants d'investissements et des crédits d'études des projets partiels d'aménagement ont été séparés selon les limites communales et selon le propriétaire de l'infrastructure (routes communales et cantonales en ou hors localité).

Le montant estimatif global des études, y compris leur direction, est présenté ci-dessous :

Localisation	Infrastructure			Montants estimatifs des investissements (marge d'incertitude de 30% incluse) [CHF 2015 HT]	Montants estimatifs des études et de la direction de projet (hors ETP DGMR) [CHF 2015 HT]
	Routes	Distance [mètres]	Propriétaire		

Tronçon sur route cantonale hors traversée de localité

En Praz – rue de L'Industrie	RC 151	1'300	Etat	20'513'000	1'940'000
------------------------------	--------	-------	------	------------	-----------

Tronçons sur routes cantonales en traversée de localité et routes communales

Pully-Damataire – Perraudettaz	RC 780	1'500	Pully	23'140'000	2'460'000
Perraudettaz – Saint-François	RC 780 et route communale	1'650	Lausanne	14'430'000	1'620'000
Chauderon – Montétan	RC 251	900	Lausanne	3'614'000	530'000
Crissier-Bré – En Praz	RC 151	200	Crissier	3'147'000	420'000
RC151-rue de L'Industrie – Terminus	Routes communales	1'900	Bussigny	18'200'000	2'100'000
Total		7'450		83'044'000	9'070'000

Note : La DGMR conduira les projets d'aménagement des BHNS sur les routes cantonales hors traversée ainsi que ceux qui lui seront confiés par les communes sur leur réseau. Pour ce faire, mais également pour suivre les autres études BHNS et de deuxième étape du tramway t1, le décret comprend le financement d'un ETP (ingénieur) pour un contrat de durée déterminée de 5 ans.

5.2.2 Calendrier intentionnel des études

Etudes d'avant-projet	2016
Etudes de projet d'ouvrage	2017 – 2018
Procédure d'approbation des plans	dès 2019
Procédure d'appel d'offres, comparaison des offres et proposition d'adjudication	dès 2019

Ce calendrier est susceptible d'adaptations, par projet partiel d'aménagement, selon les intentions communales.

Les travaux pourront démarrer dès l'obtention des permis de construire, et de l'obtention des crédits d'ouvrage par les propriétaires des infrastructures. Date escomptée probable, sous réserve de la durée des procédures, pour le début des travaux : dès 2020

Ce calendrier intentionnel et la libération des parts cantonales au financement des études sont conditionnés aux engagements financiers des communes territorialement concernées.

Le calendrier intentionnel du projet partiel d'aménagement Crissier Bré – Bussigny devra par ailleurs être coordonné avec le calendrier du projet de l'OFROU du goulet d'étranglement de Crissier. En effet, ces deux projets présentent des points de contact (cf. annexe 9). L'avant-projet BHNS doit être réalisé en 2016 afin de vérifier sa compatibilité avec les études des aménagements prévus par l'OFROU aux abords de la jonction de Crissier. L'assainissement du goulet d'étranglement de Crissier

comprend la création de nouvelles voies ainsi que des compléments aux bretelles d'accès et des échangeurs. Le BHNS franchit l'autoroute, dans le secteur de la jonction de Crissier, sur la RC 179, sans qu'il soit à ce stade prévu d'élargir l'ouvrage (résultat des études préliminaires des mesures d'accompagnement du goulet de Crissier conduites avec l'OFROU). La suite des études et, surtout, les travaux sont conditionnés par la réalisation des nouvelles jonctions autoroutières d'Ecublens et Chavannes qui délesteront le secteur de la jonction de Crissier traversé par le BHNS.

5.2.3 Participation financière de l'Etat aux études des deuxième et troisième étapes des BHNS

La participation financière de l'Etat aux études des deuxième et troisième étapes des BHNS est différenciée selon le propriétaire de l'infrastructure :

Projet partiel d'aménagement sur les routes cantonales hors traversée de localité :

L'Etat prend en charge l'entier des coûts d'études, de la direction de projet de la communication et de la concertation.

Une participation sera sollicitée auprès de l'OFROU pour les études relatives au franchissement de la jonction autoroutière de Crissier.

Projet partiel d'aménagement sur les routes cantonales en traversée de localité et sur les routes communales :

A l'instar des études de la première étape, compte tenu de l'effet structurant du projet à l'échelle de l'agglomération Lausanne – Morges, l'Etat prend à sa charge les frais de direction de projet.

L'Etat prend en charge également une part des frais de mandats et d'études, de manière à ce que le taux global de financement de l'Etat corresponde à sa participation aux subventions annuelles d'exploitation que l'Etat alloue aux lignes de trafic urbain du réseau des tl, dont feront partie les BHNS. Conformément à l'article 18 de la LMTP, l'Etat participe à raison de 50% des intérêts et amortissement et à raison de 12,5% des autres charges. Ainsi, aux années de référence 2013 et 2014, l'Etat a participé globalement à hauteur de 27% des charges du réseau urbain tl. Ce taux de 27% détermine la participation totale de l'Etat aux études et mandats, direction de projet ainsi qu'aux frais de concertation et communication des études de deuxième et troisième étape des BHNS sur routes communales et cantonales en localité.

Participation financière de l'Etat aux études des BHNS des deuxième et troisième étapes :

Localisation	Propriétaire de l'infrastructure	Montants estimatifs d'études et de la direction de projet [CHF 2015 HT]	Part à charge de l'Etat [CHF 2015 HT]
--------------	----------------------------------	---	---------------------------------------

Projet partiel d'aménagement principalement sur routes cantonales hors traversée de localité

Environ En Praz – RC151-rue de L'Industrie	Etat	1'940'000	1'940'000
--	------	-----------	-----------

Projet partiel d'aménagement sur routes cantonales en traversée de localité et routes communales

Pully-Damataire – Perraudettaz	Pully	2'460'000	670'000
Perraudettaz – Saint-François	Lausanne	1'620'000	440'000
Chauderon – Montétan	Lausanne	530'000	150'000
Crissier Bré – Environ En Praz	Crissier	420'000	120'000
RC151-rue de L'Industrie – Terminus	Bussigny	2'100'000	570'000

Total	9'070'000	3'890'000
Risques, divers et imprévus (10%)		389'000
Total à charge de l'Etat		4'279'000

Le montant de la TVA au taux de 8% est calculé comme suit :

$$\text{CHF } 4'279'000 * 8\% = \text{CHF } 342'320$$

En ajoutant 8% de TVA aux prestations d'étude, le montant des études, de la direction de projet, de la communication et de la concertation est de CHF 4'621'320 TTC.

En comptant une charge annuelle moyenne de CHF 175'000.-, le nouvel ETP au sein de la DGMR pour une durée de 5 années représente un montant de CHF 875'000.-.

Le crédit d'étude sollicité pour les deuxième et troisième étapes des BHNS est de CHF 5'496'320.-TTC, arrondi à CHF 5'500'000.- TTC.

La base des prix est août 2015 (hors renchérissement). Le crédit pourra être indexé sur l'évolution des tarifs des ingénieurs.

La participation de l'Etat à la direction de projet, aux études et la communication et la concertation est plafonnée aux montants ci-dessus (les communes ont à charge le financement du solde). L'engagement des parts cantonales aux différents projets partiels d'aménagement est conditionné aux engagements des parts communales correspondantes. Le cas échéant, pour les communes qui le désireraient, des engagements par phases d'études seront possibles.

Dans la mesure où des communes envisageraient de réaliser, simultanément aux études des projets partiels d'aménagement d'axes forts, des études de réaménagements urbains de compétences communales, ces dernières pourront être intégrées au projet partiel d'aménagement afin de limiter les tâches de coordination et de pilotage. Le cahier des charges comprendra par conséquent, les éléments spécifiques aux axes forts et ceux liés aux projets de compétence communale. Les coûts d'études additionnels seront dans ce cas pris en charge intégralement par les communes concernées et ne sont pas compris dans le budget présenté dans le présent exposé des motifs et projet de décret.

6 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le mode de conduite des projets est le suivant :

6.1 Participation de l'Etat au financement de la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare)

Le projet sera réalisé sous la conduite générale des tl.

Les travaux de génie civil et d'aménagements routiers seront dirigés par les services techniques de la commune de Lausanne (sur son propre territoire ainsi que sur celui de la commune de Prilly) et de la commune de Renens (sur son propre territoire ainsi que sur celui de la commune de Crissier). Les modalités de collaboration entre les tl et les communes seront fixées par conventions entre les tl et les communes, approuvées par le canton.

Les communes seront donc associées à la conduite du projet, avec les tl, tant au niveau technique de l'équipe chargée de la direction de projet, que des pilotages technique et politique chargés du bon avancement du projet, notamment de la coordination générale et du respect des coûts et des délais.

Les modalités de collaboration, notamment le " reporting " financier, seront fixées par convention entre la Confédération, l'Etat et les tl. Le mandat de prestations confié aux tl déterminera également le processus applicable aux éventuelles modifications de projet significatives, touchant soit au budget, aux délais, aux aménagements ou modes d'exécution.

La Direction Générale de la Mobilité et des Routes exercera un contrôle de la réalisation, basé sur un rapport d'avancement périodique délivré par les tl. La DGMR participera par ailleurs, à titre consultatif et de conseil, au pilotage technique du projet.

Le crédit sollicité par le présent EMPD comprend un montant de CHF 2'090'000 nécessaires à la communication. Il permet de financer notamment un responsable de communication au sein de la direction de projet, des délégués de terrain permettant le contact régulier avec les riverains et commerçants afin de résoudre rapidement les problèmes survenant en cours de chantiers ainsi que les supports et diffusion de communication.

La communication du projet conduite par les tl sera concertée avec les communes territorialement concernées et l'Etat de Vaud.

L'ensemble des mandats qui seront attribués dans le cadre de la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) le seront dans le respect des dispositions de la Loi vaudoise sur les marchés publics (LVMP).

6.2 Participation de l'Etat au financement des aménagements routiers de la première étape du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges

La réalisation de la première étape des BHNS est une mesure du PALM conduite par chaque commune concernée.

Cette mesure bénéficie d'une contribution fédérale au titre du fonds d'infrastructure. Selon l'article 17b de la Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales (LUMin, RS 725.116.2), les contributions de la Confédération sont versées aux cantons à l'intention des organismes responsables.

La DGMR est désignée par la Confédération au titre d'organe de coordination. Il a pour tâche de reverser aux maîtres d'ouvrage des mesures concernées (en règle générale, les communes) la contribution fédérale attribuée au projet, selon la convention de répartition passée entre le Département des Infrastructures et Ressources Humaines (DIRH) et les communes.

L'Etat, représenté par la DGMR, gèrera de manière coordonnée les versements de la contribution cantonale au financement de la première étape des BHNS. Ce financement donnera lieu à

l'établissement de conventions entre l'Etat et les communes concernées et sera versé sur la base du reporting financier et des décomptes établis par celles-ci à l'attention de la Confédération.

6.3 Etudes de la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix

Les études seront conduites en étroite coordination entre les communes territorialement concernées, les tl et l'Etat. Les communes territoriales concernées par les projets partiels d'aménagement les pilotent au niveau technique et politique. Elles sont également associées, via leurs représentants au sein des schémas directeurs du PALM, au pilotage global du projet des AFTPU chargé de la coordination des projets partiels, de l'atteinte des objectifs, du respect des délais et des coûts.

La collaboration entre le DIRH, respectivement la DGMR d'une part et les tl d'autre part sera formalisée dans le cadre d'une convention fixant les règles et le périmètre du mandat de direction de projet confié aux tl.

La relation entre les communes, l'Etat et les tl pour le financement des études et leur conduite sera formalisée par convention.

L'ensemble des mandats qui seront attribués dans le cadre des études de la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix le seront dans le respect des dispositions de la Loi vaudoise sur les marchés publics (LVMP).

6.4 Etudes des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges

Les structures de pilotage technique et politique sont identiques à celles de la deuxième étape du tramway t1. L'OFROU sera également associé pour les études dans le secteur de franchissement de la jonction autoroutière de Crissier.

Le DIRH conduira lui-même les études sur routes cantonales hors localité. Il assumera également cette tâche pour les secteurs de route cantonale en traversée ou routes communales, sur éventuelle délégation des communes qui en exprimeront la demande.

Les communes concernées décideront du mode de conduite des projets partiels d'aménagement sur routes communales ou routes cantonales en traversée de localité. Ceux-ci pourront ainsi être conduits techniquement, selon les secteurs d'études ainsi que selon les moyens techniques existants dans les communes et les schémas directeurs auxquels elles participent, soit par les communes elles-mêmes, soit par la DGMR, soit par les schémas directeurs ou par les tl.

Le crédit d'études sollicité comprend le financement de la direction de projet correspondant aux besoins de chaque partenaire. Il comprend notamment un ETP au sein de la DGMR dont l'effectif doit être renforcé pour la conduite du projet d'aménagement sur route cantonale hors localité et le suivi global de l'ensemble des projets d'aménagement.

La relation entre les communes, l'Etat et les tl pour le financement des études et leur conduite sera également formalisée par convention.

L'ensemble des mandats qui seront attribués dans le cadre des études des deuxième et troisième étapes des BHNS du PALM le seront dans le respect des dispositions de la Loi vaudoise sur les marchés publics (LVMP).

7 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET CONCERNANT LA PARTICIPATION DE L'ETAT AU FINANCEMENT DE LA REALISATION DE LA PREMIERE ETAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE LAUSANNE (FLON) ET RENENS (GARE)

7.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Le projet de décret comporte un prêt conditionnellement remboursable (PCR), une garantie d'emprunt et un prêt sans intérêts destiné au préfinancement partiel de la part fédérale.

Le PCR figurera à l'actif du bilan de l'Etat. L'échéancier prévu de libération des prêts est le suivant (en millions de francs) :

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
12.35	1.30	68.30	44.39	44.39	44.39	44.39	27.32	286.84

Cet échéancier tient compte de probables recours contre la décision fédérale d'approbation des plans. Le retard de réalisation du projet pris en compte est par hypothèse de deux ans et demi, si toutes les voies de recours étaient épuisées (Tribunal administratif fédéral puis Tribunal fédéral). L'échéancier effectif de libération des prêts serait adapté en l'absence de recours et/ou selon leurs délais de traitement effectifs.

L'octroi d'une garantie d'emprunt n'a pas de conséquence sur les actifs et les passifs des comptes du bilan de l'Etat. La garantie d'emprunt allouée par l'Etat doit par contre faire l'objet d'une mention dans l'annexe aux comptes portant sur les engagements conditionnels de l'Etat. Un montant de CHF 104 millions est inscrit dans la planification 2016-2020 des garanties accordées par l'Etat pour le dépôt et les véhicules de la première étape du tramway t1 Lausanne (Flon) – Renens (Gare).

L'échéancier prévu de libération de la garantie d'emprunt est le suivant (en millions de francs) :

2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
5.54	33.24	22.16	22.16	16.62	11.08	110.8

L'échéancier prévu du prêt sans intérêts destiné au préfinancement partiel de la part fédérale est le suivant (selon les hypothèses du calendrier prévisionnel décrit au chapitre 2.7) (en millions de francs):

2022	2023	Total
7.99	7.99	15.97

7.2 Amortissement annuel

Il n'y a pas de charge d'amortissement directement à charge de l'Etat s'agissant d'un prêt conditionnellement remboursable, d'une garantie d'emprunt et d'un préfinancement.

7.3 Charges d'intérêt

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

$\text{CHF } 286'835'000 \times 5.0 \times 0.55 / 100 = \text{CHF } 7'888'000$

Cette charge interviendra durant la période de constitution du correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable, soit pendant 40 ans.

La charge nette théorique d'intérêts (5%) pour le prêt remboursable représente le montant annuel de :
 $\text{CHF } 15'970'000 \times 5 \times 0.55 / 100 = \text{CHF } 439'200$. Cette charge interviendra à partir de l'année suivant la libération du prêt jusqu'à son remboursement par la Confédération, soit en principe en 2023 et 2024.

Les charges d'intérêts présentées ci-dessus sont des charges théoriques calculées de manière linéaire sur le total des prêts. Au vu des montants des prêts et de leur engagement progressif sur plusieurs années, le tableau de récapitulation des conséquences financières du chapitre 7.16 ci-après présente un calcul de la charge d'intérêt basé sur le solde effectif des prêts au 31.12 de l'année antérieure, procédure appliquée pour le calcul effectif des charges d'intérêts. Le taux d'intérêt appliqué sera alors le taux moyen de la dette de l'Etat.

7.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant

7.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Charges liées au correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable

Le prêt conditionnellement remboursable fera l'objet d'un correctif d'actif durant 40 ans à raison de 2.5%. Il sera constitué dès l'exercice 2017, pour un montant théorique annuel de CHF 7'170'875.- arrondi à CHF 7'170'900.- Cette charge figurera au compte 3660 de la Direction Générale de la Mobilité et des Routes.

Au vu du montant du prêt conditionnellement remboursable et de son engagement progressif sur plusieurs années, le tableau de récapitulation des conséquences financières ci-après présente un calcul du correctif d'actif basé sur le décaissement effectif du prêt.

Charges liées à l'octroi d'une garantie d'emprunt

L'acquisition de 10 rames de tramway et le financement d'un nouveau garage-atelier à travers un emprunt contracté par les tl, sous garantie de l'Etat, implique pour les tl des charges d'amortissement et d'intérêts. Ces charges seront financées par des indemnités supplémentaires versées par l'Etat à partir de la mise en service de la ligne, soit en 2023.

Le taux d'intérêt de l'emprunt souscrit par les tl est estimé à 2%.

Le taux d'amortissement moyen des véhicules est de 3.6% (arrondi), selon un calcul d'amortissement par composant. La fourchette varie de 12 ans pour les aménagements intérieurs à 40 ans pour la structure des trains.

Le taux d'amortissement moyen du garage-atelier est de 1.8% (arrondi), selon un calcul d'amortissement par composant. La fourchette varie de 25 ans pour les installations de sécurité et télécommunication à 99 ans pour les terrains.

Le tableau suivant présente les charges financières liées à l'acquisition des véhicules, au financement du garage-atelier et aux autres éléments annexes relatifs au " système de transport " couvert par la garantie de l'Etat, en admettant pour hypothèse de calcul une mise en exploitation des véhicules et du garage-atelier en 2023 :

Montant en millions de CHF (hors intérêts intercalaires et renchérissement)

Objet	Montant de l'emprunt	Intérêt (2%)	Amortissement (taux par nature)	Charges financières 2023
Véhicules	48.16	0.96	1.73 (3.6%)	2.69
Garage-atelier	41.33	0.83	0.73 (1,8%)	1.56
Vente et distribution	1.31	0.03	0.13 (10%)	0.16
Frais généraux	4.60	0.09	0.11 (2.5%)	0.21
Divers et imprévus	4.77	0.10	0.12 (2.5%)	0.22
Total « Système de transport »	100.17	2.01	2.82	4.84

Ces montants sont compris dans l'évolution des indemnités annuelles présentée ci-après.

Evolution des indemnités annuelles

Le tableau ci-après synthétise le compte de résultat annuel relatif à l'exploitation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) à compter de sa mise en service en 2023, selon les hypothèses décrites aux chapitres 2.6 et 2.7 du présent exposé des motifs. Il présente également la diminution des produits et charges induites par la modification du réseau de bus urbain en lien avec la mise en service du tramway t1 :

En CHF mios	Tram t1	Réseau urbain	Effets cumulés tram t1 et réseau urbain
Charges d'exploitation	-24.61	5.28	-19.33
Charges du personnel	-5.96	3.36	-2.60
Frais d'entretien des bâtiments	-1.22	0.24	-0.98
Frais d'entretien des véhicules	-1.47	0.37	-1.10
Autres charges d'exploitation	-1.90	0.44	-1.47
Amortissements et intérêts	-14.48	1.00	-13.47
<i>Autres produits</i>	<i>0.41</i>	<i>-0.13</i>	<i>0.27</i>
Produits des transports	10.30	-2.23	8.07
Taux de couverture	41.9%		
Indemnités d'exploitation	14.31	-3.05	11.26
A charge du Canton	10.02	-1.05	8.97
A charge des Communes	4.29	-2.00	2.29

En se basant sur cette projection, on retiendra une augmentation des indemnités d'exploitation annuelles, à partir de 2023, de CHF 14'310'000 pour le tramway t1, qui est toutefois à mettre en rapport avec la diminution des indemnités d'exploitation du réseau de bus urbain de CHF 3'050'000.

En application de la LMTP, la participation de l'Etat aux indemnités d'exploitation des lignes de trafic régional ou assimilées au trafic régional est de 70%.

L'augmentation des indemnités d'exploitation t1 à charge de l'Etat pour le tramway t1, à partir de 2023, peut ainsi être estimée comme suit :

$$\text{CHF } 14'310'000 \times 70/100 = \text{CHF } 10'020'000$$

L'Etat bénéficiera également de la diminution des charges d'exploitation du réseau de bus urbains à hauteur de CHF 1'050'000.

Une partie de ces diminutions de charges (CHF 550'000) est affectée à la compensation des intérêts du décret relatif à la 1^{ère} étape des BHNS (cf. chapitres 8.3 et 8.16). En conséquence l'augmentation nette des indemnités d'exploitation t1 à charge de l'Etat à partir de la mise en service du tramway t1 est la suivante :

$$\text{CHF } 10'020'000 - \text{CHF } 500'000 = \text{CHF } 9'520'000$$

7.6 Conséquences sur les communes

En application de la LMTP, les communes du bassin de transport concerné (Région 5 : Lausanne-Echallens-Oron) ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional. La LMTP prévoit également une participation des communes de 30% aux indemnités d'exploitation des lignes régionales ou assimilées au trafic régional. La contribution des communes est répartie entre celles-ci selon la population et la qualité de desserte.

La part des communes est de 30% de la charge cantonale. Elle correspond à une recette pour l'Etat intitulée " participation des communes aux charges de transport public ".

A la mise en service du tramway t1, en 2023, les communes participeront également aux charges d'exploitation décrites au point 7.5, à hauteur de 30% de la charge totale.

La participation des communes aux charges d'exploitation représente le montant annuel de :

$$\text{CHF } 14'310'000 \times 30/100 = \text{CHF } 4'293'000$$

S'agissant de la première étape du t1 les conséquences financières pour les communes sont les suivantes :

Montant en millions de CHF

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025
PCR et préfinancement partiel de la part fédérale : participation des communes aux intérêts (30%)	-	0.10	0.11	0.67	1.02	1.36	1.69	2.07	2.30	2.11
PCR : participation des communes au correctif d'actif (30%)	-	0.09	0.10	0.64	1.00	1.37	1.75	2.14	2.39	2.39
Indemnités annuelles : participation des communes aux autres charges (30%)	-	-	-	-	-	-	-	4.29	4.29	4.29
Total net	0.00	0.19	0.21	1.31	2.02	2.73	3.44	8.51	8.99	8.79

Les Communes desservies par le réseau urbain t1 bénéficieront par ailleurs de la diminution des charges d'exploitation du réseau de bus urbains à hauteur de CHF 2'000'000.

L'annexe 6 présente les conséquences financières pour les communes concernées, à l'horizon de mise en service de la première étape de la ligne de tramway t1.

Au vu des montants des prêts et de leur engagement progressif sur plusieurs années, ce tableau présente un calcul de la charge d'intérêt basé sur le solde des prêts au 31.12 de l'année antérieure, procédure appliquée pour le calcul effectif des charges d'intérêts.

Au vu du montant du prêt conditionnellement remboursable et de son engagement progressif sur plusieurs années, ce tableau présente un calcul du correctif d'actif basé sur le décaissement effectif du prêt, conformément à la procédure en vigueur.

7.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

La réalisation du t1 déploiera progressivement ses effets favorables sur l'environnement et la consommation d'énergie dès la mise en service de sa première étape, grâce au report modal que permettra cette nouvelle infrastructure.

La réalisation de la première étape du t1 s'accompagne également d'un assainissement phonique au sens de l'Ordonnance sur la Protection contre le Bruit (OPB), partout où il est nécessaire, sur l'ensemble du tracé ainsi que sur les axes routiers accueillant un report du trafic du fait de la coupure de certains axes à la circulation.

De même, la réalisation de la première étape du t1 s'accompagne, partout où cela est requis, de dispositifs de traitement des eaux de ruissellement, conformément à la Loi fédérale sur la protection des eaux et aux instructions "Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication " de l'Office fédéral de l'environnement.

7.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet de décret s'inscrit dans le programme de législature 2012-2017 adopté le 12 octobre 2012 par le Conseil d'Etat. Les axes " 1. Assurer un cadre de vie sûr et de qualité " et " 4. Investir – innover – faire rayonner le Canton " prévoient en effet les mesures et actions suivantes :

- Mesure 1.5. Préserver l'environnement et gérer durablement les ressources naturelles.
 - Action : Accompagner le développement urbanistique du Canton en préservant la qualité de l'air.
- Mesure 4.3 Transports publics et mobilité : investir et optimiser.
 - Action : Accompagner la réalisation des mesures d'infrastructure des projets d'agglomération de 1^{ère} génération et préparer les mesures des projets d'agglomération de 2^{ème} génération.

La troisième adaptation du PDCn est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Elle fait référence au projet des AFTPU. Ce projet s'inscrit dans les lignes d'action A2 " Développer une mobilité multimodale ", A3 " Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines " et R1 " Projets d'agglomération ", en particulier les mesures A21 " Infrastructures de transports publics ", A31 " Qualité de l'air " et R11 " Agglomération Lausanne – Morges ".

Le Canton soutient le projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM) et sa mise en œuvre dans le sens des Objectifs et Principes de localisation arrêtés en partenariat avec les régions et les communes. Il participe au comité de pilotage et aux groupes techniques chargés de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet. Il participe au financement du bureau d'agglomération, de certaines études et mesures. Le Canton, agissant au nom du comité de pilotage, constitue l'entité unique responsable de la mise en œuvre du PALM demandée par la Confédération. (PDCn, mesure R11, cadre gris).

Le Canton veille à réduire les émissions de polluants sur l'ensemble de son territoire. Il poursuit l'effort de réduire les concentrations de certains polluants atmosphériques dans tous les lieux à forte concentration de trafic individuel et poids-lourds, essentiellement les agglomérations, en coordination avec les plans des mesures OPair. Les mesures opérationnelles sont définies par les Plans des mesures OPair adoptés par le Conseil d'Etat. (PDCn, mesure A31, cadre gris).

7.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Le projet de décret relatif à la réalisation de la première étape du tramway t1 est conforme à la Loi sur les subventions et à la LMTP.

L'exposé des motifs et le projet de décret prend en compte les règles fixées par l'Administration fédérale des contributions AFC en matière de TVA, présentées dans la brochure "Info TVA 10 concernant le secteur Entreprises de transports publics et de transports touristiques" publiée en janvier 2010. Les prêts ne peuvent être utilisés que pour des investissements activables selon la Loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée (Loi sur la TVA, LTVA ; RS 641.20) : "Conformément à l'art. 21, al. 2, chiffre 19, let. a, LTVA, l'octroi de prêts est une activité exclue du champ de l'impôt et n'est pas imposable".

7.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

La détermination du caractère nouveau ou lié des projets de décrets soumis implique un examen sous l'angle de l'article 163, alinéa 2 de la Constitution cantonale.

L'article 163, alinéa 2, de la Constitution cantonale oblige, entre autres, le Conseil d'Etat, lorsqu'il

introduit une charge nouvelle " à s'assurer de son financement et à proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires ".

La notion de la charge nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques.

Le développement des AFTPU du PALM repose de manière générale sur l'article 57, 3^{ème} alinéa Cst-VD, qui stipule que " l'Etat favorise les transports collectifs ". Il se justifie de se fonder sur les mesures figurant tant dans le plan des mesures OPair que dans le PDCn ("cadre gris").

Le principe des contributions étatiques et la forme proposée sont prévus respectivement à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 et à l'article 9 de la LMTP.

7.10.1 Principe de la dépense

Le décret soumis propose la réalisation de la première étape du tramway t1 en vue de répondre à la croissance du trafic (1), au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges (2) et au PDCn (3). Ces aspects sont développés aux chapitres 1.2 et 2 du présent exposé des motifs.

(1) Croissance du trafic :

La réalisation de la première étape du tramway t1, décrite au chapitre 2, a pour objectif de répondre à la croissance du trafic consécutive aux densifications planifiées du PALM. Aujourd'hui, déjà, la capacité des lignes t1 qui seront remplacées par le tramway t1 sont atteintes ou dépassées sur certains tronçons ou périodes de pointe.

(2) Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges :

Le décret porte sur l'extension d'un axe de transports public principal en direction de l'Ouest lausannois. Les dépenses à engager font partie des actions retenues par le Conseil d'Etat dans le plan des mesures OPair 2005 (Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de l'agglomération Lausanne – Morges. Ce plan a été adopté par le Conseil d'Etat en date du 11 janvier 2006. Les mesures du plan OPair sont contraignantes pour le canton et " doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans " (art. 33 de l'Ordonnance sur la protection de l'air). L'échéance d'assainissement du plan OPair 2005 a été fixée à l'horizon 2015. Cette action est déclinée au chapitre 5.2.2 du Plan OPair consacré au développement des transports publics ainsi que dans sa mesure MO-16 " Extension et amélioration des réseaux de transports publics urbains, réseaux t1 et TPM " (page 36 du catalogue des mesures du Plan OPair de l'agglomération Lausanne – Morges).

Le développement des AFTPU est une des principales mesures permettant l'augmentation du recours aux transports publics dans l'agglomération et, ainsi, de limiter les polluants provenant du trafic individuel motorisé :

" Une des manières les plus efficaces de lutter contre les émissions de polluants provenant du trafic individuel motorisé consiste à favoriser un report des usagers vers des modes de déplacements plus favorables à l'environnement. Il s'agit donc principalement, en-dehors du recours aux mobilités douces (...), de favoriser l'utilisation des transports publics dans les déplacements quotidiens. "

" D'autres axes devraient cependant également voir leur offre se développer par le renforcement des liaisons entre le centre-ville de Lausanne et la Blécherette (à terme avec éventuellement un TP en site propre), ainsi que par le développement d'un axe lourd TP (tram à terme) entre le centre de Lausanne et l'Ouest, via la gare de Renens. Ce dernier projet pourrait ensuite être complété par une branche Est en direction de Lutry. "

(Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne – Morges. Extraits du chapitre 5.2.2 Les transports publics.)

(3) Plan directeur cantonal (PDCn) :

Le développement du tramway est présenté dans les mesures A21 et R11 du PDCn, dont la 3^{ème} adaptation est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016 (voir chapitre 7.8 ci-dessus).

7.10.2 Quotité de la dépense

Les crédits ont été établis en se limitant aux besoins nécessaires à conduire la réalisation de la première étape du tramway t1 (cf. chapitre 2.6). Le projet d'aménagement permet la requalification des axes empruntés par le tramway et prend en compte les besoins des modes doux. Les mesures réalisées simultanément sur demande des communes, notamment des requalifications urbaines hors du périmètre strictement concerné par le tramway ou des extensions de réseaux souterrains, sont financées par elles.

7.10.3 Moment de la dépense

Les dépenses ne peuvent pas être différées dans le temps, vu d'une part la saturation actuelle des lignes de trolleybus concernées et d'autre part la nécessité d'accroître la capacité de transport et le niveau de performance de l'ossature forte et structurante des transports publics de l'agglomération afin de permettre son développement. Cette croissance de trafic est consécutive du projet de développement territorial de l'agglomération, dont on rappelle qu'il est coordonné avec les développements d'infrastructures du PALM.

Il convient également de rappeler les délais liés au Plan des mesures OPAir 2005 de l'agglomération lausannoise fixé à l'horizon 2015 (cf. chapitre 1.2).

Finalement, le programme de réalisation de la première étape du tramway est lié aux délais fixés par la Confédération dans le cadre du processus de financement au titre du fonds d'infrastructure. Les accords sur les prestations signés avec la Confédération fixent des délais de réalisation devant en principe être respectés. La première étape du tramway figure parmi les mesures dont les travaux auraient dû, en principe, débiter dans la période de financement 2011-2014. Si ces délais ne peuvent être imposés à l'Etat, d'importants retards de mise en œuvre des mesures accordées pourront néanmoins avoir des effets négatifs sur les taux de financement fédéraux des projets d'agglomérations de générations suivantes, conformément aux directives fédérales en la matière.

7.10.4 Conclusion

Le prêt conditionnellement remboursable, le prêt sans intérêts et la garantie d'emprunt proposés comportent des dépenses liées. Le projet de décret n'est donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2^{ème} alinéa Cst-VD.

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif dans la mesure où l'Etat peut disposer d'une marge de manœuvre pour atteindre l'objectif poursuivi

7.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

7.12 Incidences informatiques

Néant

7.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

7.14 Simplifications administratives

Néant

7.15 Protection des données

Néant

7.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En millions de CHF

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-	-	-	14.31	14.31	14.31	42.93
Charge d'intérêt	-	0.34	0.37	2.24	3.40	4.53	5.62	6.90	7.68	7.02	38.08
Amortissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
Correctif d'actif	-	0.31	0.34	2.14	3.34	4.57	5.84	7.15	7.97	7.97	39.64
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
Autres charges supplémentaires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
Total augmentation des charges		0.65	0.71	4.38	6.74	9.10	11.46	28.36	29.96	29.30	120.66
Diminution de charges	-	-	-	-	-	-	-	0.50	0.50	0.50	1.50
Revenus supplémentaires : Part des communes aux intérêts (30%)	-	0.10	0.11	0.67	1.02	1.36	1.69	2.07	2.30	2.11	11.42
Revenus supplémentaires : Part des communes au correctif d'actif (30%)	-	0.09	0.10	0.64	1.00	1.37	1.75	2.14	2.39	2.39	11.89
Revenus supplémentaires : Part des communes aux frais d'exploitation (30%)	-	-	-	-	-	-	-	4.29	4.29	4.29	12.87
Total net	0.00	0.46	0.50	3.07	4.72	6.37	8.02	19.36	20.48	20.01	82.98

Au vu des montants des prêts et de leur engagement progressif sur plusieurs années, ce tableau présente un calcul de la charge d'intérêt basé sur le solde des prêts au 31.12 de l'année antérieure, procédure appliquée pour le calcul effectif des charges d'intérêts.

Au vu du montant du prêt conditionnellement remboursable et de son engagement sur plusieurs années, ce tableau présente un calcul du correctif d'actif basé sur le décaissement effectif du prêt, conformément à la procédure en vigueur.

8 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET CONCERNANT LA PARTICIPATION DE L'ETAT AU FINANCEMENT DES AMENAGEMENTS ROUTIERS DE LA PREMIERE ETAPE DU RESEAU DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE L'AGGLOMERATION LAUSANNE – MORGES

8.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet figure dans le budget d'investissement avec la référence EOTP I.000588.01 BHNS – Bus à Haut Niveau de Service, subvention à fonds perdus aux communes.

Le tableau ci-dessous tient compte du calendrier de réalisation de la première étape des BHNS (cf chapitre 3.4).

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020 et ss	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	806	0	0	0	19'194	20'000
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	-	-	-	-	-	-
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	806	0	0	0	19'194	20'000
b) Informatique : dépenses brutes	-	-	-	-	-	-
b) Informatique : recettes de tiers	-	-	-	-	-	-
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	-	-	-	-	-	-
c) Investissement total : dépenses brutes	806	0	0	0	19'194	20'000
c) Investissement total : recettes de tiers	-	-	-	-	-	-
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	806	0	0	0	19'194	20'000

Le crédit cantonal sera financé au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de CHF 325 millions que le Conseil d'Etat a décidé, en août 2011, de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des CHF 500 millions qui avaient été dégagés dans les comptes de 2011 pour des projets en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables. Ce préfinancement fut constitué grâce à l'excédent financier prévu initialement pour la péréquation fédérale (RPT). La première étape des BHNS figure en effet dans la liste des projets retenus par le Conseil d'Etat en décembre 2011 pour un préfinancement.

Il conviendra de mettre à jour les tranches de crédit annuelles (TCA), selon le planning effectif de réalisation par les communes concernées, dans le cadre de la gestion du budget d'investissement.

8.2 Amortissement annuel

La participation de l'Etat au financement des aménagements routiers de la première étape du réseau de BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges porte sur un montant total de CHF 20'000'000.-. L'amortissement est prévu sur 20 ans. La charge annuelle est la suivante :

$$\text{CHF } 20'000'000 \times (1/20) = \text{CHF } 1'000'000.-$$

Il est prélevé en totalité sur le montant de préfinancement de CHF 325'000'000.- pour le développement des infrastructures et agglomérations, sur décision du Conseil d'Etat du 19 décembre 2011, dans le cadre de l'affectation spécifique de l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RPT).

Les amortissements mentionnés au tableau récapitulatif ci-après (chapitre 8.16) correspondent à la période 2016-2019. Ce tableau tient compte du calendrier intentionnel de réalisation des communes et ne présente donc que les montants correspondants aux premières réalisations.

8.3 Charges d'intérêt

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

$$\text{CHF } 20'000'000 \times 5.0 \times 0.55 / 100 = \text{CHF } 550'000$$

Cette charge interviendra durant la période d'amortissement de la contribution à fonds perdus, soit pendant 20 ans. Elle est soumise à compensation. Cette compensation est obtenue, dans le cadre du budget DIRH, au compte 3635, par une diminution de la subvention d'exploitation allouée par l'Etat aux lignes de trafic urbain du réseau t1. Cette diminution est obtenue par la suppression de ligne t1 lors de la mise en service de la première étape du tramway t1, dont la diminution de charge pour l'Etat est estimée à CHF 1'053'000 (cf. chapitres 2.9 et 7.5).

Les charges d'intérêt mentionnées au tableau récapitulatif ci-après (chapitre 8.16) correspondent à la période 2016-2019. Ce tableau tient compte du calendrier intentionnel de réalisation des communes et ne présente donc que les montants correspondants aux premières réalisations.

8.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant

8.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La part nette à charge de l'Etat pour les charges annuelles d'amortissement sera financée au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de CHF 325'000'000 que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport (voir ci-dessus).

Montant annuel des préfinancements : CHF 1'000'000

Les revenus extraordinaires des préfinancements mentionnés au tableau récapitulatif ci-après (chapitre 8.16) se réfèrent à la période 2016-2019. Ce tableau tient compte du calendrier intentionnel de réalisation des communes et ne présente donc que les montants correspondants aux premières réalisations.

L'amélioration des conditions de circulation des BHNS induit une amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des temps de parcours. L'efficacité du réseau est améliorée avec un effet favorable sur les indemnités d'exploitation.

8.6 Conséquences sur les communes

Les lignes du réseau de BHNS sont des lignes de trafic urbain, en application de la LMTP. Les aménagements routiers réalisés en leur faveur sont financés par le propriétaire de la route, en l'occurrence pour la première étape des BHNS les communes. La participation de l'Etat, ajoutée à la participation fédérale, allège les investissements à supporter par les communes.

L'amélioration des conditions de circulation mentionnée ci-dessus a également des effets favorables sur les indemnités annuelles d'exploitation supportées par les communes.

8.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Le projet de décret relatif aux BHNS contribuera à la protection de l'environnement et aux économies d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur des transports publics. Il déploiera progressivement ses effets favorables sur l'environnement et la consommation d'énergie dès la mise en service de cette première étape, grâce au report modal que permettront ces nouvelles infrastructures.

La réalisation de la première étape des BHNS s'accompagne, partout où cela est requis sur leur tracé ou sur les axes concernés par des déviations de trafic, d'un assainissement du bruit routier ainsi que de dispositifs de traitement des eaux de ruissellement, conformément à la Loi fédérale sur la protection des eaux et aux instructions " Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de

communication " de l'Office fédéral de l'environnement.

8.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet de décret s'inscrit dans le programme de législature 2012-2017 adopté le 12 octobre 2012 par le Conseil d'Etat. Les axes " 1. Assurer un cadre de vie sûr et de qualité " et " 4. Investir – innover – faire rayonner le Canton " prévoient en effet les mesures et actions suivantes :

- Mesure 1.5. Préserver l'environnement et gérer durablement les ressources naturelles.
 - Action : Accompagner le développement urbanistique du Canton en préservant la qualité de l'air.
- Mesure 4.3 Transports publics et mobilité : investir et optimiser.
 - Action : Accompagner la réalisation des mesures d'infrastructure des projets d'agglomération de 1^{ère} génération et préparer les mesures des projets d'agglomération de 2^{ème} génération.

La troisième adaptation du PDCn, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016 fait référence au projet des AFTPU. Ce projet s'inscrit dans les lignes d'action A2 " Développer une mobilité multimodale ", A3 " Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines " et R1 " Projets d'agglomération ", en particulier les mesures A21 " Infrastructures de transports publics ", A31 " Qualité de l'air " et R11 " Agglomération Lausanne – Morges ".

Le Canton soutient le projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM) et sa mise en œuvre dans le sens des Objectifs et Principes de localisation arrêtés en partenariat avec les régions et les communes. Il participe au comité de pilotage et aux groupes techniques chargés de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet. Il participe au financement du bureau d'agglomération, de certaines études et mesures. Le Canton, agissant au nom du comité de pilotage, constitue l'entité unique responsable de la mise en œuvre du PALM demandée par la Confédération.(PDCn, mesure R11, cadre gris).

Le Canton veille à réduire les émissions de polluants sur l'ensemble de son territoire. Il poursuit l'effort de réduire les concentrations de certains polluants atmosphériques dans tous les lieux à forte concentration de trafic individuel et poids-lourds, essentiellement les agglomérations, en coordination avec les plans des mesures OPair. Les mesures opérationnelles sont définies par les Plans des mesures OPair adoptés par le Conseil d'Etat.(PDCn, mesure A31, cadre gris).

8.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Les aménagements routiers de la première étape des BHNS bénéficiant d'une participation exceptionnelle de l'Etat seront exclus de toute subvention additionnelle au sens de la Loi sur les routes (LRou, RSV 725.01) du 10 décembre 1991.

8.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

La détermination du caractère nouveau ou lié des projets de décrets soumis implique un examen sous l'angle de l'article 163, alinéa 2 de la Constitution cantonale.

L'article 163, alinéa 2, de la Constitution cantonale oblige, entre autres, le Conseil d'Etat, lorsqu'il introduit une charge nouvelle " à s'assurer de son financement et à proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires ".

La notion de la charge nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques.

8.10.1 Principe de la dépense

La contribution étatique est une contribution exceptionnelle proposée par le Conseil d'Etat, en soutien aux communes devant réaliser des travaux d'aménagements en faveur des transports publics sur des routes communales ou cantonales en traversée de localité. Cette contribution exceptionnelle s'inscrit dans le contexte du soutien cantonal aux projets d'agglomération. Elle vient s'ajouter à la subvention fédérale qui, comme expliqué plus haut (chap. 1.3.2 du présent EMPD) a été réduite à 19%, des coûts annoncés, alors que les autres mesures cofinancées du PALM de première génération bénéficient d'un taux de contribution fédérale correspondant à 40% des coûts annoncés.

8.10.2 Quotité de la dépense

Les aménagements routiers en faveur de la première étape BHNS sont financés et réalisés par les communes concernées. Les crédits ont été établis de manière forfaitaire dans le but de compenser la faible participation fédérale spécifique à cette mesure BHNS par rapport aux autres mesures du PALM 2007 (cf. chapitres 1.3.2 et 3.4).

8.10.3 Moment de la dépense

Le programme de réalisation de la première étape des BHNS du PALM est lié aux délais fixés par la Confédération dans le cadre du processus de financement au titre du fonds d'infrastructure. Les accords sur les prestations signés avec la Confédération fixent des délais de réalisation devant en principe être respectés. La première étape des BHNS figure parmi les mesures dont les travaux auraient dû, en principe, débiter dans la période de financement 2011-2014. Si ces délais ne peuvent être imposés aux communes, responsables de leur réalisation, d'importants retards de mise en œuvre des mesures accordées pourront néanmoins avoir des effets négatifs sur les taux de financement fédéraux des projets d'agglomérations de générations suivantes, conformément aux directives fédérales en la matière. Le moment de la dépense de la contribution cantonale à la première étape des BHNS dépendra du calendrier de réalisation retenu par les communes.

8.10.4 Conclusion

Le crédit d'investissement proposé comporte des dépenses nouvelles. Il est donc soumis aux exigences de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD.

8.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

8.12 Incidences informatiques

Néant

8.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

8.14 Simplifications administratives

Néant

8.15 Protection des données

Néant

8.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt *	-	22.2	22.2	22.2	66.6
Amortissement *	-	40.3	40.3	40.3	120.9
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires					
Total augmentation des charges	0	62.5	62.5	62.5	187.5
Diminution de charges	-	22.2	22.2	22.2	66.6
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	-	40.3	40.3	40.3	120.9
Total net	0	0	0	0	0

* Les montants mentionnés dans ce tableau sur la période 2016-2019 tiennent compte du calendrier intentionnel de réalisation des communes (cf. chapitre 3.4). Ils correspondent aux premières réalisations des BHNS prévues ces années (cf. chapitres 8.3 et 8.5).

9 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET CONCERNANT LES ETUDES DE LA DEUXIEME ETAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE RENENS (GARE) ET BUSSIGNY – VILLARS-SAINTE-CROIX

9.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Les contributions sont libérées sous forme de prêt conditionnellement remboursable figurant à l'actif du bilan de l'Etat. L'échéancier prévu de libération du prêt est le suivant (en millions de francs) :

2016	2017	2018	2019	Total
3.5	4.5	2.5	3.5	14.0

La deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix est au bénéfice d'un financement fédéral (voir chap. 1.3.3 du présent exposé des motifs). Les coûts d'études du projet sont éligibles au financement fédéral, dont on rappelle néanmoins qu'il est plafonné selon les coûts annoncés dans le projet d'agglomération de 2012.

En cas de cofinancement fédéral pouvant couvrir, outre le futur coût d'ouvrage, tout ou partie des coûts d'études, les montants du prêt conditionnellement remboursable octroyé par l'Etat indiqués ci-dessus seraient adaptés à la baisse. Une partie du prêt octroyé aux t1 serait remboursée. Les charges d'intérêt et le correctif d'actif présentés ci-après seraient adaptés en conséquence.

9.2 Amortissement annuel

Il n'y a pas de charge d'amortissement directement à charge de l'Etat s'agissant d'un prêt conditionnellement remboursable.

9.3 Charges d'intérêt

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

$$\text{CHF } 14'000'000 \times 5.0 \times 0.55 / 100 = \text{CHF } 385'000$$

Cette charge interviendra durant la période de constitution du correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable, soit pendant 10 ans.

9.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant

9.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le prêt conditionnellement remboursable fera l'objet d'un correctif d'actif durant 10 ans, soit à raison de 10%. Il sera constitué dès l'exercice 2017, à raison de CHF 1'400'000.- par an. Cette charge figurera au compte 3660 de la Direction Générale de la Mobilité et des Routes.

9.6 Conséquences sur les communes

En application de la LMTP, les communes du bassin de transport concerné (Région 5 : Lausanne-Echallens-Oron) ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional. La contribution des communes est répartie entre celles-ci selon la population et la qualité de desserte.

La part des communes est de 30% de la charge cantonale. Elle correspond à une recette pour l'Etat intitulée " participation des communes aux charges de transport public ".

Les conséquences sont ainsi les suivantes :

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
PCR : participation des communes aux intérêts (30%)	0	115.5	115.5	115.5	346.5
PCR : participation des communes au correctif d'actif (30%)	0	420.0	420.0	420.0	1'260.0
Total net	0	535.5	535.5	535.5	1'606.5

9.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Le projet de décrets relatif aux études de la deuxième étape du t1 n'a pas de conséquences directes sur l'environnement dans la mesure où il s'agit de crédits d'études. En revanche la réalisation de ce projet contribuera à la protection de l'environnement et aux économies d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur des transports publics.

9.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet de décret s'inscrit dans le programme de législature 2012-2017 adopté le 12 octobre 2012 par le Conseil d'Etat. Les axes " 1. Assurer un cadre de vie sûr et de qualité " et " 4. Investir – innover – faire rayonner le Canton " prévoient en effet les mesures et actions suivantes :

- Mesure 1.5. Préserver l'environnement et gérer durablement les ressources naturelles.
 - Action : Accompagner le développement urbanistique du Canton en préservant la qualité de l'air.
- Mesure 4.3 Transports publics et mobilité : investir et optimiser.

- Action : Accompagner la réalisation des mesures d'infrastructure des projets d'agglomération de 1^{ère} génération et préparer les mesures des projets d'agglomération de 2^{ème} génération.

La troisième adaptation du PDCn, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016 fait référence au projet des AFTPU. Ce projet s'inscrit dans les lignes d'action A2 " Développer une mobilité multimodale ", A3 " Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines " et R1 " Projets d'agglomération ", en particulier les mesures A21 " Infrastructures de transports publics ", A31 " Qualité de l'air " et R11 " Agglomération Lausanne – Morges ".

Le Canton soutient le projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM) et sa mise en œuvre dans le sens des Objectifs et Principes de localisation arrêtés en partenariat avec les régions et les communes. Il participe au comité de pilotage et aux groupes techniques chargés de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet. Il participe au financement du bureau d'agglomération, de certaines études et mesures. Le Canton, agissant au nom du comité de pilotage, constitue l'entité unique responsable de la mise en œuvre du PALM demandée par la Confédération.(PDCn, mesure R11, cadre gris).

Le Canton veille à réduire les émissions de polluants sur l'ensemble de son territoire. Il poursuit l'effort de réduire les concentrations de certains polluants atmosphériques dans tous les lieux à forte concentration de trafic individuel et poids-lourds, essentiellement les agglomérations, en coordination avec les plans des mesures OPair. Les mesures opérationnelles sont définies par les Plans des mesures OPair adoptés par le Conseil d'Etat.(PDCn, mesure A31, cadre gris).

9.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Le projet de décret relatif aux études de la 2^{ème} étape du tramway t1 est conforme à la Loi sur les subventions et à la LMTP.

L'exposé des motifs et le projet de décret prend en compte les règles fixées par l'Administration fédérale des contributions AFC en matière de TVA, présentées dans la brochure "Info TVA 10 concernant le secteur Entreprises de transports publics et de transports touristiques" publiée en janvier 2010. Les prêts ne peuvent être utilisés que pour des investissements activables selon la Loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée (Loi sur la TVA, LTVA ; RS 641.20) : "Conformément à l'art. 21, al. 2, chiffre 19, let. a, LTVA, l'octroi de prêts est une activité exclue du champ de l'impôt et n'est pas imposable".

9.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

La détermination du caractère nouveau ou lié des projets de décrets soumis implique un examen sous l'angle de l'article 163, alinéa 2 de la Constitution cantonale.

L'article 163, alinéa 2, de la Constitution cantonale oblige, entre autres, le Conseil d'Etat, lorsqu'il introduit une charge nouvelle " à s'assurer de son financement et à proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires ".

La notion de la charge nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques.

Le développement des AFTPU du PALM repose de manière générale sur l'article 57, 3^{ème} alinéa Cst-VD, qui stipule que " l'Etat favorise les transports collectifs ". Il se justifie de se fonder sur les mesures figurant tant dans le plan des mesures OPair que dans le PDCn ("cadre gris").

Le principe des contributions étatiques et la forme proposée sont prévus respectivement à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 et à l'article 9 de la LMTP.

9.10.1 Principe de la dépense

Le décret soumis propose les études de développement des AFTPU en vue de répondre à la croissance du trafic (1), au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges (2) et au PDCn (3). Ces aspects sont développés aux chapitres 1.2 et 2 du présent exposé des motifs

(1) Croissance du trafic :

Les crédits d'études de la deuxième étape du tramway t1 servent à préciser les investissements à prévoir pour le développement des infrastructures de tramway. Ce développement doit répondre :

- d'une part à l'accroissement de demande en transports publics consécutive aux densifications prévues par le PALM le long de la ligne. Le prolongement de la ligne desservira en effet le site stratégique de développement E2 du PALM " Arc-en-Ciel – Cocagne Buyère " ;
- d'autre part à l'important report modal nécessaire dans ce secteur entre les transports individuels motorisés et les transports publics afin de permettre la densification tout en maintenant un niveau de saturation acceptable du réseau routier.

(2) Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges :

Le décret porte sur l'extension d'un axe principal en direction de l'Ouest lausannois. Les dépenses à engager font partie des actions retenues par le Conseil d'Etat dans le plan des mesures OPair 2005 (Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de l'agglomération Lausanne – Morges. Ce plan a été adopté par le Conseil d'Etat en date du 11 janvier 2006. Les mesures du plan OPair sont contraignantes pour le canton et " doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans " (art. 33 de l'Ordonnance sur la protection de l'air). L'échéance d'assainissement du plan OPair 2005 a été fixée à l'horizon 2015. Cette action est déclinée dans la mesure MO-16 " Extension et amélioration des réseaux de transports publics urbains, réseaux t1 et TPM " (page 36 du catalogue des mesures du Plan OPair de l'agglomération Lausanne – Morges) :

Le développement des AFTPU est une des principales mesures permettant l'augmentation du recours aux transports publics dans l'agglomération et, ainsi, de limiter les polluants provenant du trafic individuel motorisé :

" Une des manières les plus efficaces de lutter contre les émissions de polluants provenant du trafic individuel motorisé consiste à favoriser un report des usagers vers des modes de déplacements plus favorables à l'environnement. Il s'agit donc principalement, en-dehors du recours aux mobilités douces (...), de favoriser l'utilisation des transports publics dans les déplacements quotidiens. "

" D'autres axes devraient cependant également voir leur offre se développer par le renforcement des liaisons entre le centre-ville de Lausanne et la Blécherette (à terme avec éventuellement un TP en site propre), ainsi que par le développement d'un axe lourd TP (tram à terme) entre le centre de Lausanne et l'Ouest, via la gare de Renens. Ce dernier projet pourrait ensuite être complété par une branche Est en direction de Lutry.

(Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne Morges. Extraits du chapitre 5.2.2 Les transports publics.)

(3) Plan directeur cantonal (PDCn) :

Le développement du tramway est présenté dans les mesures A21 et R11 du PDCn, dont la 3^{ème} adaptation est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016 (voir chapitre 9.8 ci-dessus).

9.10.2 Quotité de la dépense

Les crédits ont été établis en se limitant aux besoins indispensables pour conduire les études de la deuxième étape du tramway t1 et initialiser la phase de projet d'exécution de ses lots critiques du point de vue du planning. Les montants d'études ont été estimés selon la norme SIA ainsi que comparativement aux montants d'études qui ont été nécessaires aux études de la première étape du tramway (cf. chapitre 4.3.2 du présent EMPD).

9.10.3 Moment de la dépense

Les dépenses ne peuvent pas être différées dans le temps, vu la nécessité d'accroître la capacité de transport et le niveau de performance de l'ossature forte et structurante des transports publics de l'agglomération. Cette croissance de trafic est consécutive du projet de développement territorial de l'agglomération, dont on rappelle qu'il est coordonné avec les développements d'infrastructures du PALM.

Il convient également de rappeler les délais liés au Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération lausannoise fixé à l'horizon 2015 (cf. chapitre 1.2 ci-dessus).

Finalement, le programme d'études et de réalisation de la deuxième étape du tramway est lié aux délais fixés par la Confédération dans le cadre du processus de financement au titre du fonds d'infrastructure. Les accords sur les prestations signés avec la Confédération fixent des délais de réalisation devant en principe être respectés. La deuxième étape du tramway figure parmi les mesures dont les travaux doivent, en principe, débuter dans la période de financement 2015-2018. Si ces délais ne peuvent être imposés à l'Etat, d'importants retards de mise en œuvre des mesures accordées pourront néanmoins avoir des effets négatifs sur les taux de financement fédéraux des projets d'agglomérations de générations suivantes, conformément aux directives fédérales en la matière.

9.10.4 Conclusion

Le prêt conditionnellement remboursable proposé comporte des dépenses liées. Le projet de décret n'est donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD.

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif dans la mesure où l'Etat peut disposer d'une marge de manœuvre pour atteindre l'objectif poursuivi.

Le prêt conditionnellement remboursable proposé comporte des dépenses liées. Le projet de décret n'est donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD.

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif dans la mesure où l'Etat peut disposer d'une marge de manœuvre pour atteindre l'objectif poursuivi.

9.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

9.12 Incidences informatiques

Néant

9.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

9.14 Simplifications administratives

Néant

9.15 Protection des données

Néant

9.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt	-	385.0	385.0	385.0	1'155.0
Amortissement					
Correctif d'actif	-	1'400.0	1'400.0	1'400.0	4'200.0
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires					
Total augmentation des charges	0	1'785.0	1'785.0	1'785.0	5'355.0
Diminution de charges					
Revenus supplémentaires : Part des communes aux intérêts (30%)	-	115.5	115.5	115.5	346.5
Revenus supplémentaires : Part des communes au correctif d'actif (30%)	-	420.0	420.0	420.0	1'260.0
Total net	0	1'249.5	1'249.5	1'249.5	3'748.5

10 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET CONCERNANT LA PARTICIPATION DE L'ETAT AUX ETUDES DES AMENAGEMENTS ROUTIERS DES DEUXIEME ET TROISIEME ETAPES DU RESEAU DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE L'AGGLOMERATION LAUSANNE – MORGES

10.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet figure dans le budget d'investissement avec la référence EOTP I.000584.01 BHNS – Crédit d'étude 2^{ème} étape. Il est destiné à couvrir l'ensemble des tronçons BHNS restant à étudier. Le crédit sollicité couvre les deuxième et troisième étapes du réseau BHNS. La mise en œuvre du réseau de BHNS se poursuivra ensuite par étapes successives.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	1'000	1'300	1'300	1'900	5'500
a) Transformations immobilières: recettes de tiers					
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	1'000	1'300	1'300	1'900	5'500
b) Informatique : dépenses brutes					
b) Informatique : recettes de tiers					
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat					
c) Investissement total : dépenses brutes	1'000	1'000	1'300	1'900	5'500
c) Investissement total : recettes de tiers					
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1'000	1'300	1'300	1'900	5'500

La participation de l'Etat aux études des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes des BHNS est conditionnée à la libération des crédits d'études par les communes concernées. Il conviendra de mettre à jour les tranches de crédit annuelles (TCA), dans le cadre de la gestion du budget d'investissement, selon le planning effectif des études, concerté entre l'Etat et les communes concernées.

La deuxième étape du tramway du réseau BHNS du PALM est au bénéfice d'un financement fédéral (voir chap. 1.3.3 du présent exposé des motifs). La troisième étape sera également candidate à un financement fédéral (voir chap. 1.3.4 du présent exposé des motifs). Les coûts d'études du projet sont éligibles au financement fédéral, dont on rappelle néanmoins qu'il est ou serait plafonné selon les coûts annoncés dans les projets d'agglomération de 2012 et 2016 à venir.

En cas de cofinancement fédéral pouvant couvrir, outre le futur coût d'ouvrage, tout ou partie des coûts d'études, les montants de l'investissement ci-dessus seraient adaptés à la baisse. Une partie de l'investissement serait remboursée. Les amortissements et charges d'intérêt présentés ci-après seraient adaptés en conséquence.

10.2 Amortissement annuel

L'Etat financera le crédit d'étude des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes du réseau de BHNS, d'un montant de CHF 5'500'000.-, à amortir en dix ans. La charge annuelle est la suivante :

$CHF\ 5'500'000 \times (1/10) = CHF\ 550'000.-.$

10.3 Charges d'intérêt

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

$CHF\ 5'500'000 \times 5.0 \times 0.55 / 100 = CHF\ 151'300.-$

Cette charge interviendra durant la période d'amortissement de la contribution à fonds perdus, soit pendant 10 ans.

10.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude pour la participation de l'Etat aux études des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes du réseau de BHNS de l'agglomération Lausanne – Morges comprend le financement d'un ETP (ingénieur) pour un contrat de durée déterminée de 5 ans. La conduite des projets d'aménagement des BHNS sur les routes cantonales hors traversée, mais également le suivi des autres études BHNS et de deuxième étape du tramway t1 impliquent le renforcement de l'effectif du personnel de la DGMR.

10.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Ce décret n'a pas d'autres conséquences sur le budget de fonctionnement.

10.6 Conséquences sur les communes

Les lignes du réseau de BHNS sont des lignes de trafic urbain, en application de la LMTP. Les aménagements routiers réalisés en leur faveur et donc les études correspondantes sont financées par le propriétaire de la route, en l'occurrence pour les deuxième et troisième étapes des BHNS les communes et l'Etat. La participation de l'Etat sur les routes cantonales hors traversée de localité n'a pas de conséquences sur les communes. La participation de l'Etat sur les routes cantonales en traversée de localité et communales allège les investissements à supporter par les communes.

10.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Le projet de décret relatif aux études des deuxième et troisième étapes des BHNS n'a pas de conséquences directes sur l'environnement dans la mesure où il s'agit de crédits d'études. En revanche la réalisation de ces projets contribuera à la protection de l'environnement et aux économies d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur des transports publics.

10.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet de décret s'inscrit dans le programme de législature 2012-2017 adopté le 12 octobre 2012 par le Conseil d'Etat. Les axes " 1. Assurer un cadre de vie sûr et de qualité " et " 4. Investir – innover – faire rayonner le Canton " prévoient en effet les mesures et actions suivantes :

- Mesure 1.5. Préserver l'environnement et gérer durablement les ressources naturelles.
 - Action : Accompagner le développement urbanistique du Canton en préservant la qualité de l'air.
- Mesure 4.3 Transports publics et mobilité : investir et optimiser.
 - Action : Accompagner la réalisation des mesures d'infrastructure des projets d'agglomération de 1^{ère} génération et préparer les mesures des projets d'agglomération de 2^{ème} génération.

La troisième adaptation du PDCn, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016 fait référence au projet des AFTPU. Ce projet s'inscrit dans les lignes d'action A2 " Développer une mobilité multimodale ", A3 " Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines " et R1 " Projets d'agglomération ", en particulier les mesures A21 " Infrastructures de transports publics ", A31 " Qualité de l'air " et R11 " Agglomération Lausanne – Morges ".

Le Canton soutient le projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM) et sa mise en œuvre dans le sens des Objectifs et Principes de localisation arrêtés en partenariat avec les régions et les communes. Il participe au comité de pilotage et aux groupes techniques chargés de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet. Il participe au financement du bureau d'agglomération, de certaines études et mesures. Le Canton, agissant au nom du comité de pilotage, constitue l'entité unique responsable de la mise en œuvre du PALM demandée par la Confédération.(PDCn, mesure R11, cadre gris).

Le Canton veille à réduire les émissions de polluants sur l'ensemble de son territoire. Il poursuit l'effort de réduire les concentrations de certains polluants atmosphériques dans tous les lieux à forte concentration de trafic individuel et poids-lourds, essentiellement les agglomérations, en coordination avec les plans des mesures OPair. Les mesures opérationnelles sont définies par les Plans des mesures OPair adoptés par le Conseil d'Etat.(PDCn, mesure A31, cadre gris).

10.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Le projet de décret relatif aux études des deuxième et troisième étapes des BHNS est conforme à la Loi sur les subventions et à la LMTP.

10.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

La détermination du caractère nouveau ou lié des projets de décrets soumis implique un examen sous l'angle de l'article 163, alinéa 2 de la Constitution cantonale.

L'article 163, alinéa 2, de la Constitution cantonale oblige, entre autres, le Conseil d'Etat, lorsqu'il introduit une charge nouvelle " à s'assurer de son financement et à proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires ".

La notion de la charge nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques.

Le développement des AFTPU du PALM repose de manière générale sur l'article 57, 3ème alinéa Cst-VD, qui stipule que " l'Etat favorise les transports collectifs ". Il se justifie de se fonder sur les dispositions des articles 6, alinéa 2, chiffre 1 et 9 de la LMTP et, surtout, sur les mesures figurant tant dans le plan des mesures OPair que dans le PDCn ("cadre gris").

10.10.1 Principe de la dépense

Le décret soumis propose les études de développement des AFTPU en vue de répondre à la croissance du trafic (1), au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges (2) et au PDCn (3).

(1) Croissance du trafic :

Les crédits d'études des deuxième et troisième étapes des BHNS servent à préciser les investissements à prévoir pour le développement des infrastructures des BHNS. Ce développement doit répondre :

- d'une part à l'accroissement de demande en transports publics consécutive aux densifications prévues le long des lignes BHNS. Les deuxième et troisième étapes BHNS desserviront les sites stratégiques de développement du PALM E2 " Arc-en-Ciel – Cocagne Buyère " et F " Route de Cossonay " ainsi que

les centralités de Lausanne, Pully, Crissier et Bussigny gare.

- d'autre part à l'important report modal nécessaire dans ce secteur entre les transports individuels motorisés et les transports publics afin de permettre la densification tout en maintenant un niveau de saturation acceptable du réseau routier.

(2) Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges :

Le décret porte sur l'extension des axes principaux en direction de l'Ouest et de l'Est lausannois. Les dépenses à engager font partie des actions retenues par le Conseil d'Etat dans le plan des mesures OPair 2005 (Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de l'agglomération Lausanne – Morges. Ce plan a été adopté par le Conseil d'Etat en date du 11 janvier 2006. Les mesures du plan OPair sont contraignantes pour le canton et " doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans " (art. 33 de l'Ordonnance sur la protection de l'air). L'échéance d'assainissement du plan OPair 2005 a été fixée à l'horizon 2015. Cette action est déclinée dans la mesure MO-16 " Extension et amélioration des réseaux de transports publics urbains, réseaux tl et TPM " (page 36 du catalogue des mesures du Plan OPair de l'agglomération Lausanne – Morges). Le développement des AFTPU est une des principales mesures permettant l'augmentation du recours aux transports publics dans l'agglomération et, ainsi, de limiter les polluants provenant du trafic individuel motorisé :

" Une des manières les plus efficaces de lutter contre les émissions de polluants provenant du trafic individuel motorisé consiste à favoriser un report des usagers vers des modes de déplacements plus favorables à l'environnement. Il s'agit donc principalement, en-dehors du recours aux mobilités douces (...), de favoriser l'utilisation des transports publics dans les déplacements quotidiens. "

(Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne Morges. Extrait du chapitre 5.2.2 Les transports publics.)

(3) Plan directeur cantonal (PDCn) :

Le développement des BHNS est présenté dans les mesures A21 et R11 du PDCn, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2016 (voir chapitre 10.8 ci-dessus). Formellement, la deuxième étape des BHNS résulte du PALM révisé en 2012, bénéficie d'un financement fédéral octroyé et est donc partie intégrante de la fiche R11 en vigueur. La troisième étape des BHNS devrait être candidate à un financement fédéral dans la prochaine tranche de financement et serait intégrée à la fiche R11 du PDCn lors de sa prochaine révision (voir chapitre 1.3 du présent EMPD).

10.10.2 Quotité de la dépense

Les crédits ont été établis en se limitant aux besoins indispensables pour conduire les études des deuxième et troisième étapes des BHNS. Les montants d'études ont été estimés au prorata du coût d'ouvrage selon la norme SIA. Les montants d'étude à charge des communes ont été déduits (cf. chapitre 5.2 du présent EMPD).

10.10.3 Moment de la dépense

Les dépenses ne peuvent pas être différées dans le temps, vu la nécessité d'accroître la capacité de transport et le niveau de performance de l'ossature forte et structurante des transports publics de l'agglomération. Cette croissance de trafic est consécutive du projet de développement territorial de l'agglomération, dont on rappelle qu'il est coordonné avec les développements d'infrastructures du PALM.

Il convient également de rappeler les délais liés au Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération lausannoise fixé à l'horizon 2015 (cf. chapitre 1.2 ci-dessus).

Finalement, le programme d'études et de réalisation des AFTPU est lié aux délais fixés par la Confédération dans le cadre du processus de financement au titre du fonds d'infrastructure. Les

accords sur les prestations signés avec la Confédération fixent des délais de réalisation devant en principe être respectés. La deuxième étape des BHNS figure parmi les mesures dont les travaux doivent, en principe, débuter dans la période de financement 2015-2018. Les études de la 3^{ème} étape doivent contribuer à consolider les estimations de coûts d'ouvrage de cette étape qui devrait être intégrée au PALM 2016 en tant que mesure candidate à la prochaine tranche de financement fédéral. Si ces délais ne peuvent être imposés à l'Etat, d'importants retards de mise en œuvre des mesures accordées pourront néanmoins avoir des effets négatifs sur les taux de financement fédéraux des projets d'agglomérations de générations suivantes, conformément aux directives fédérales en la matière.

10.10.4 Conclusion

Le crédit d'étude proposé comporte des dépenses liées. Le projet de décret n'est donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2^{ème} alinéa Cst-VD.

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif dans la mesure où l'Etat peut disposer d'une marge de manœuvre pour atteindre l'objectif poursuivi.

10.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

10.12 Incidences informatiques

Néant

10.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

10.14 Simplifications administratives

Néant

10.15 Protection des données

Néant

10.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt	-	151.3	151.3	151.3	453.9
Amortissement	-	550.0	550.0	550.0	1'650.0
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires					
Total augmentation des charges	0	701.3	701.3	701.3	2'103.9
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Total net	0	701.3	701.3	701.3	2'103.9

11 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT SUR LE POSTULAT VALERIE SCHWAAR ET CONSORTS POUR UN SIGNE CLAIR EN FAVEUR DES SYSTEMES DE TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION EFFICACES (11_POS_300)

11.1 Rappel du postulat

Le postulat a été initialement déposé en tant que motion (11_MOT_146) le 1^{er} novembre 2011. La motion a été renvoyée en commission puis a été traitée par le Grand Conseil en séance du 5 juin 2012. A cette date, le Grand Conseil a accepté la transformation de la motion en postulat. Il a été pris en considération et renvoyé au Conseil d'Etat :

La loi sur les transports publics (LTPu) du 11 décembre 1990 classifie les lignes de transports publics en deux catégories : les lignes de trafic régional et les lignes de trafic urbain. Elle prévoit également des contributions d'investissement et d'exploitation différentes de l'Etat, en fonction de la catégorie de lignes.

S'agissant de l'investissement :

Art. 14 al. 1 L'Etat met à disposition ou garantit la contribution financière d'investissement prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 pour les lignes de trafic régional. Art. 17 al. 1 L'Etat participe aux lignes de trafic urbain à raison de 50% de la contribution financière d'investissement prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1.

S'agissant de l'exploitation :

Art. 15 al. 1 Les communes participent à raison de 30% à la contribution financière d'exploitation prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 2 pour les lignes de trafic régional. Art. 18 al. 1 La contribution financière d'exploitation que l'Etat alloue aux lignes de trafic urbain, selon l'article 6, alinéa 2, chiffre 2, est limitée à 50 % au plus (...).

Or dans le cas des projets d'agglomération, et du PALM en particulier pour les mesures à financer pour la période 2011-2014 notamment, l'amélioration de l'offre en transports publics passe par la mise en service d'un nouveau système de transport, appelé bus à haut niveau de service (BHNS).

" Plus qu'un bus en tant que véhicule, le BHNS est avant tout un système de transport public

innovant : c'est une ligne qui est exploitée comme un tram, majoritairement sur des voies réservées, et qui bénéficie de la priorité aux carrefours, ne s'arrêtant ainsi que pour prendre ou déposer des voyageurs. Un BNHS assure la même vitesse et la même régularité qu'un tram (...). Le coût de construction est moins élevé que celui d'un tram, car il n'est pas nécessaire de déplacer les réseaux souterrains (gaz, multimédia, eau, etc.) et l'infrastructure est plus légère, puisqu'il n'y a pas besoin de rails. " [1]

Ainsi, cinq lignes de bus à haut niveau de service seront progressivement construites dans l'agglomération Lausanne-Morges. Celle-ci a choisi cette technologie pour répondre à ses besoins d'accessibilité (60% des emplois du canton) et de mobilité interne (50% de la population du canton). L'alinéa 3 de l'article 7 (LTPu) précise que pour autant qu'elles soient en site propre et reconnues d'intérêt régional, certaines lignes de trafic urbain peuvent être assimilées aux lignes de trafic régional. Dès lors, on peut considérer que ces nouvelles lignes de bus à haut niveau de service s'apparentent à des lignes d'intérêt régional, tant leur capacité (150 à 200 personnes par rame) que leur efficacité répond à un besoin accru dans l'agglomération. Et ce, bien qu'elles ne soient pas en site propre intégral, tout du moins dans leur mise en service initiale.

Motion

Par cette motion, nous demandons que les lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) soient considérées, dans la loi sur les transports publics (LTPU) du 11 décembre 1990, comme des lignes de trafic urbain en site propre, reconnues d'intérêt régional et donc assimilées aux lignes de trafic régional.

Demande le renvoi en commission.

Lausanne, le 4 octobre 2011. (Signé) Valérie Schwaar et 38 cosignataires

[1] Qu'est-ce qu'un BHNS ? in Lettre d'information no 2 -Agglomération Lausanne-Morges, mars 2011.

11.2 Rapport du Conseil d'Etat

Le présent exposé des motifs décrit le réseau des AFTPU du PALM. Les AFTPU constituent l'ossature structurante de l'agglomération. Ils sont constitués de systèmes de transport distincts, essentiellement en raison de niveaux de demande contrastés :

Les lignes présentant les niveaux de demande très élevés sont ou seront desservies par des lignes de métros.

Le tramway est dévolu aux éléments du réseau présentant une demande élevée.

Les bus à haut niveau de service (BHNS) répondent à une demande intermédiaire. Elles sont les lignes principales du réseau de bus.

S'agissant de cette dernière catégorie, il a été démontré que, malgré les augmentations de fréquentation attendues à long terme sur ces lignes, compte tenu des densifications planifiées à ce jour par le PALM, le potentiel de voyageurs est insuffisant pour justifier économiquement du développement d'une infrastructure lourde telle qu'un tramway ou un métro.

La différence fondamentale entre les métros et le tramway d'une part et les bus (à haut niveau de service ou ordinaires) d'autre part ne réside pas dans leur technologie (roulement sur fer ou sur pneu, traction électrique ou thermique,...). Ce qui caractérise les métros et les tramways, outre l'importante capacité unitaire des véhicules, c'est la fréquence importante qui in fine nécessite une infrastructure entièrement dédiée à leur circulation, un site propre. Un site propre également au sens de propriété, puisque ces lignes comportent une infrastructure qui leur est exclusivement dédiée, propriété de

l'entreprise de transport concessionnaire et dont elle aura la charge d'entretien. Les bus ou BHNS en revanche circulent sur la route, en site banal ou sur des voies réservées, en proportion plus ou moins importante selon les conditions de saturation du trafic et le niveau de qualité de service attendu.

Cette différence fondamentale implique des volumes d'investissements mais également des coûts d'exploitation (incluant amortissement et entretien des infrastructures de site propre) très nettement distincts pour les métros et tramway d'une part, pour les BHNS ou bus d'autre part.

Comme évoqué dans le présent EMPD, le Conseil d'Etat soutient le projet de BHNS du PALM :

- Il n'écartera pas l'éventualité d'un financement cantonal ultérieur accru, dans la mesure où, à futur, des densifications plus importantes que planifiées à ce jour par le PALM se réaliseraient dans les secteurs desservis par les BHNS et que dans ces conditions il devienne opportun d'étendre le réseau de tramway ;

- Il propose une participation de l'Etat à hauteur de 20 millions pour la première étape du réseau des BHNS, palliant ainsi l'évaluation fédérale défavorable qui a conduit à limiter le taux de financement fédéral de cette première étape.

Il estime néanmoins que les conditions nécessaires à considérer les BHNS en tant que lignes du trafic urbain en site propres d'intérêt régional ne sont pas réunies. Il relève par ailleurs que, outre cette participation de 20 millions, en vertu des dispositions relatives au financement des lignes du trafic urbain régies par les art 17 et 18 LMTP, l'Etat participera:

- à hauteur de 50% des frais financiers des BHNS (amortissements et intérêts des installations et équipements, garantis par l'Etat et les communes, notamment dans le cas présent des véhicules, les installations de ligne aérienne, ...)

- à hauteur de 12,5 % des autres charges d'exploitation de ces lignes, le corollaire étant que les communes participeront à ces coûts d'exploitation à hauteur de 87.5%. Les aménagements consentis en faveur des BHNS permettront, grâce aux améliorations des vitesses commerciales et de la fiabilité des temps de parcours, une maîtrise des coûts d'exploitation qui bénéficiera principalement aux communes desservies par ces lignes urbaines.

12 CONCLUSION

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

- le projet de décret accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt conditionnellement remboursable de CHF 286'835'000, un prêt sans intérêts de CHF 15'970'000 et une garantie d'emprunt de CHF 110'800'000 pour le financement de la participation de l'Etat ainsi que le préfinancement partiel de la part fédérale de la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) ;

- le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 20'000'000 pour la participation de l'Etat au financement des aménagements routiers de la première étape du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges ;

- le projet de décret accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt conditionnellement remboursable de CHF 14'000'000 pour les études de la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix ;

- le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 5'500'000 pour la participation de l'Etat aux études des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges ;

et de prendre acte du rapport sur le postulat Valérie Schwaar et consorts pour un signe clair de l'Etat en faveur des systèmes de transports publics d'agglomération efficaces.

LISTE DES ANNEXES

- 1. Mesure R11 du PDCn « Agglomération Lausanne – Morges »**
- 2. Mesure A21 du PDCn « Infrastructures de transports publics »**
- 3. Vision du réseau des axes forts de transports publics urbains**
- 4. Caractéristiques principales de la première étape du tramway t1**
- 5. Participations tierces totales sur le projet de la première étape du tramway t1**
- 6. Conséquences financières de la 1^{ère} étape du tramway t1 pour les communes**
- 7. Projets partiels d'aménagement BHNS**
- 8. Tracé de la 2^{ème} étape du tramway t1**
- 9. Projets AFTPU et assainissement du goulet de Crissier (routes nationales)**

Agglomération Lausanne – Morges

Référence : *Projet d'agglomération 2012*

MESURE

R11

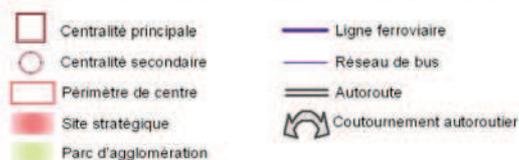
Périmètre

Le périmètre de centre, ou périmètre compact, comprend tout ou partie des communes de Belmont-sur-Lausanne, Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Cheseaux-sur-Lausanne, Crissier, Denges, Echandens, Echichens, Ecublens, Epalinges, Jouxten-Mézery, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Lonay, Lully, Lutry, Morges, Paudex, Prévèrenge, Prilly, Pully, Renens, Romanel-sur-Lausanne, Saint-Sulpice, Tolochenaz et Villars-Sainte-Croix.



R11 - Agglomération
Lausanne-Morges

Agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2030



Problématique

L'agglomération Lausanne-Morges compte dans son périmètre de centre, ou périmètre compact, plus de 277'000 habitants et 177'500 emplois, soit 39% de la population cantonale et 52% des emplois.

Elle réunit une concentration exceptionnelle d'atouts métropolitains pour une aire urbaine de cette taille, caractérisée par sa croissance démographique soutenue. Disposant d'un réservoir de main-d'œuvre hautement qualifiée, d'un cadre de vie exceptionnel ainsi que d'une bonne accessibilité multimodale, l'agglomération est attractive pour les entreprises – qu'elles soient des PME ou de grandes multinationales – ainsi que pour les pôles de services, d'équipements, de recherche, de formation et de culture. Forte de ses atouts, l'agglomération est tout aussi attractive pour les habitants.

Or, comme d'autres, l'agglomération était engagée dans un type de développement non durable qui menaçait son dynamisme économique et culturel, son environnement et la qualité de la vie. A l'échelon des 70 communes qui forment le périmètre d'agglomération défini par l'Office fédéral de la statistique, une inversion de tendance

commence à se concrétiser : le taux de croissance de la population tend à s'équilibrer entre les centres et les territoires hors centre, au profit des premiers, conformément aux objectifs du PALM et du PDCn.

Le développement de l'urbanisation s'accompagne de demandes de mobilité croissantes. L'augmentation du trafic automobile et la saturation du réseau routier, notamment aux heures de pointe, portent atteinte à la qualité de tous les modes de déplacement, avec des conséquences également importantes en termes de pollution de l'air et d'exposition au bruit.

Enjeux

A l'échelle cantonale, la place de l'agglomération Lausanne-Morges dans le réseau des villes, des agglomérations et des métropoles nationales et internationales doit être renforcée. Son poids dans le réseau de centres du canton doit être maintenu, voire augmenté, en offrant les conditions cadres pour l'accueil, dans le périmètre compact, de 69'000 nouveaux habitants et 43'000 nouveaux emplois à l'horizon 2030.

Le développement prioritaire de l'agglomération compacte s'appuie sur une approche coordonnée de la densification avec les réseaux de mobilité, en intégrant également les enjeux environnementaux et paysagers afin de maintenir la qualité de vie. En effet, l'étroite coordination entre le développement urbain et les infrastructures de transports publics existantes et planifiées, l'optimisation du réseau routier et la maîtrise du stationnement doivent offrir à la population des alternatives aux transports individuels motorisés et ainsi favoriser un report modal vers les transports publics et les mobilités douces. Ces éléments contribuent à réduire, à moyen terme, la pollution de l'air dans l'agglomération ainsi que le nombre de personnes exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites.

De plus, l'intégration adéquate des intérêts de la nature, du paysage, de l'agriculture et de la viticulture doit permettre de maintenir un environnement naturel propre à offrir des prestations écologiques et sociales de qualité pour l'ensemble de l'agglomération et à garantir à la fois la sécurité alimentaire par un approvisionnement de proximité. Le développement de l'urbanisation au sein du périmètre compact se traduit également par une moindre consommation de ressources en général, et en particulier hors de l'agglomération : sol agricole, espaces naturels et paysages, énergie.

L'agglomération doit pouvoir offrir une capacité d'accueil d'emplois diversifiés incluant, outre les activités administratives et commerciales, celles proches de la production (industrie et artisanat) et celles liées à la logistique, forcément plus complexes à intégrer dans un tissu urbain dense.

Ces stratégies sont également favorables au développement économique régional et cantonal ainsi qu'à la bonne gestion des finances publiques.

Démarche

Le projet, signé en février 2007, a été révisé et renforcé en 2012. La vision d'ensemble, confirme, prolonge et renforce le projet de territoire et les orientations stratégiques prises en 2007. Le projet dans son ensemble, ainsi que ses différentes mesures sont conduits dans le cadre d'un partenariat structuré entre le Canton et les communes à deux échelons intermédiaires : d'une part celui de la planification de l'ensemble du périmètre compact de l'agglomération qui identifie les enjeux solidaires et fixe le cadre général, d'autre part, celui de la planification intercommunale et de la mise en œuvre opérationnelle pilotées par les Schémas directeurs. Le territoire du PALM est ainsi couvert par deux Associations régionales, Lausanne Région et Région Morges, et

par cinq Schémas directeurs dont trois sont entièrement inclus dans le périmètre compact : le Centre Lausanne, l'Est lausannois et l'Ouest lausannois. Les deux autres comprennent également des communes se trouvant hors de ce périmètre : le Nord lausannois et la Région morgienne.

Objectifs

Les objectifs prioritaires du projet de territoire sont :

1. Développer l'agglomération vers l'intérieur ;
2. Faire des centralités et des sites stratégiques les moteurs du développement ;
3. Intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité ;
4. Mener une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales ;
5. Développer une mobilité favorisant les modes de transport durables, en lien avec l'urbanisation ;
6. Aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération ;
7. Renforcer la performance environnementale de l'agglomération ;
8. Mettre en œuvre des mesures de conduite par les acteurs de l'agglomération.

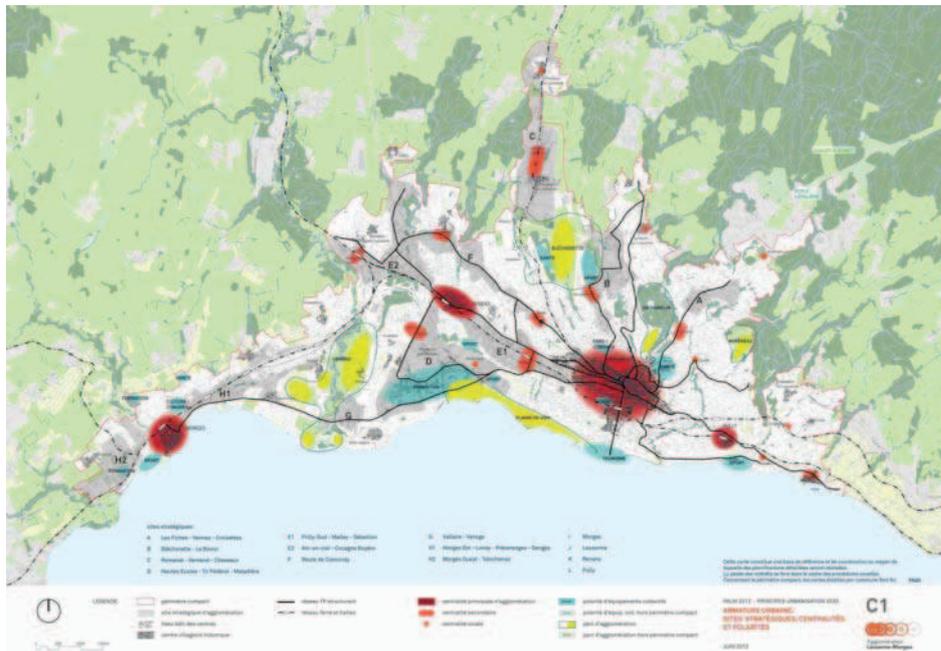
Mesure

Le Canton soutient le projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM) et sa mise en œuvre dans le sens des Objectifs et Principes de localisation arrêtés en partenariat avec les régions et les communes. Il participe au comité de pilotage et aux groupes techniques chargés de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet. Il participe au financement du bureau d'agglomération, de certaines études et mesures. Le Canton, agissant au nom du comité de pilotage, constitue l'entité unique responsable de la mise en œuvre du PALM demandée par la Confédération.

Principes de localisation

A. PRINCIPES VISANT A COORDONNER MOBILITE, URBANISATION ET ENVIRONNEMENT

Le projet de territoire du PALM traduit la vision d'ensemble du développement au sein du périmètre compact, grâce à la coordination des stratégies sectorielles d'urbanisation, paysage, mobilité et environnement et énergie.



Projet de territoire

Principes de mobilité durable

La coordination entre mobilité et aménagement du territoire vise à optimiser les conditions d'une mobilité durable en minimisant les distances à parcourir et en localisant « la bonne activité au bon endroit », grâce à une densité et à une mixité suffisantes et en prévoyant un développement cohérent des divers modes de déplacement. Ces principes s'appliquent à l'ensemble de l'agglomération.

Infrastructures de transports publics (intégré à la mesure A21 du PDCn)

L'effort principal du PALM est porté sur les transports publics en reliant les centralités, en densifiant le long les axes structurants, en améliorant l'accessibilité aux arrêts et en augmentant les fréquences et les vitesses commerciales.

Pour atteindre ces objectifs, le PALM prévoit les mesures suivantes.

Réseau ferroviaire national :

- Nœud ferroviaire de Lausanne : 4^{ème} voie et saut de mouton Lausanne-Renens, transformation de la gare de Lausanne et modernisation de la gare de Renens ;
- 3^{ème} voie Morges-Allaman ;
- 3^{ème} voie Archy-Morges ;
- 3^{ème} voie Bussigny-Cossonay.

Réseau ferroviaire régional et d'agglomération :

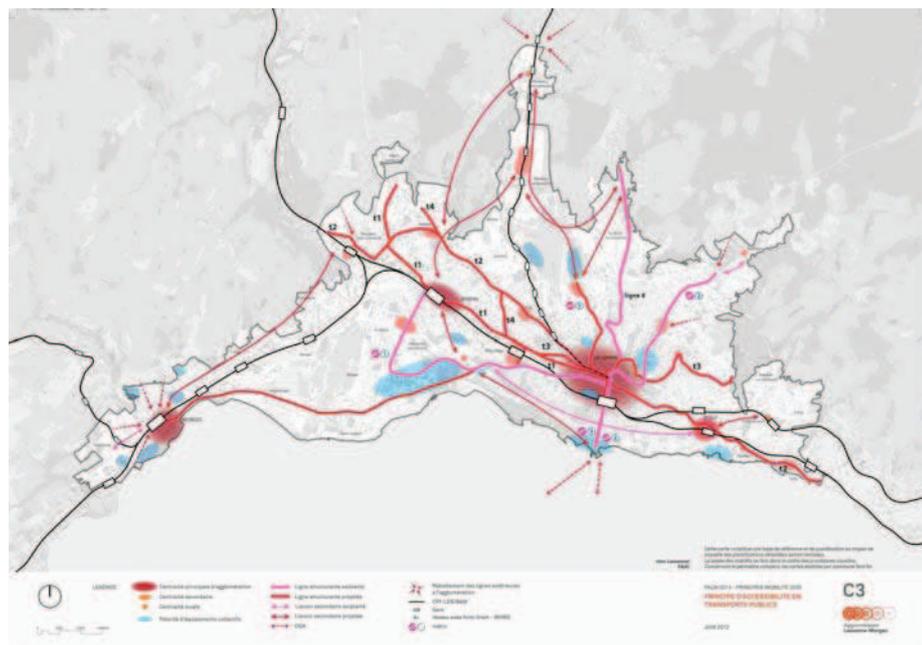
- LEB : adaptation de la ligne au milieu urbain, renforcement de la cadence entre Cheseaux-sur-Lausanne et Lausanne-Flon ainsi que celle entre Cheseaux-sur-Lausanne et Echallens, augmentation de la capacité et allongement des quais à 125 m.

Gares des centralités principales :

- Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération.

Axes forts de transports publics urbains :

- Métro M3, conjointement au renforcement du métro M2
- Réseau-t : tramway Lausanne-Renens-Villars-Ste-Croix et lignes de bus à haut niveau de service (BHNS).



Principe d'accessibilité en transports publics

Transports publics routiers urbains :

- Développement 2015-2018 du réseau des bus et trolleybus.

Réseaux routiers (coordonné à la mesure A22 du PDCn)

La stratégie du PALM s'appuie sur des principes d'accessibilité par poches rattachées aux jonctions autoroutières et de gestion coordonnée du réseau routier. Elle comprend la requalification du réseau routier dans une conception multimodale et considère le stationnement comme un levier d'action majeur.

Pour atteindre cet objectif, le PALM prévoit les mesures suivantes :

Réseau autoroutier :

- A1 : nouvelle jonction de Chavannes et compléments à la jonction de Malley, nouvelle jonction d'Ecublens, élimination du goulet d'étranglement de Crissier, contournement de Morges ;
- A9 : nouvelle jonction de La Blécherette.

Réseau routier principal :

- requalification multimodale d'axes routiers principaux ;
- gestion coordonnée des transports d'agglomération.

Mobilité douce, interfaces et espaces publics (coordonné aux mesures A23, A24 et B34 du PDCn)

La stratégie du PALM vise à assurer la continuité et la cohérence du réseau, ainsi qu'à renforcer la promotion et l'image de la mobilité douce.

Pour atteindre cet objectif, le projet prévoit :

- le développement d'un réseau structurant de cheminements piétonniers et d'itinéraires cyclables avec notamment l'aménagement d'ouvrages de franchissement pour éviter les discontinuités ;
- l'aménagement d'interfaces avec les transports publics (noeuds multimodaux, arrêts singuliers) et de places de stationnement dans les zones d'urbanisation ;
- la requalification des grands axes routiers d'agglomération en faveur des piétons et des vélos ;
- l'aménagement de zones à régime spécial propices à la mobilité douce (zones de rencontre, zones 30, zones piétonnes, etc.).

B. PRINCIPES VISANT A RENFORCER LA VITALITE DES CENTRES

Périmètre compact (intégré à la mesure B11 du PDCn)

Le périmètre de l'agglomération défini par l'Office fédéral de la statistique pour l'année de référence 2000, qui comporte 70 communes, constitue le périmètre d'étude du PALM.

Le périmètre de centre, ou périmètre compact, défini par les partenaires de l'agglomération, qui touche le territoire de 26 communes, constitue le périmètre d'intervention ou périmètre de projet. Il contient l'espace déjà largement urbanisé dans lequel sera contenu le développement. A l'intérieur du périmètre compact, la stratégie d'urbanisation du projet de territoire du PALM prévoit de concentrer l'urbanisation dans dix sites stratégiques d'agglomération ainsi que dans les centralités principales que sont les villes-centre de Lausanne, Morges, Renens et Pully et dans des centralités secondaires et locales.

Afin de favoriser une urbanisation alliant densité et qualité, les densités humaines devront atteindre au moins 100 habitants+emplois par hectare dans les secteurs ordinaires et 200 habitants+emplois par hectare dans les sites stratégiques. Elles pourront être adaptées aux conditions locales pour autant que les efforts de densification restent significatifs. La densité sera déterminée en fonction :

- des contextes spécifiques dans lesquels elle est appliquée ;

- de la qualité des espaces publics et des espaces verts auxquels elle est associée ;
- de la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle ;
- du rapport entre densité et qualité architecturale ;
- de la prise en compte des enjeux environnementaux et énergétiques.

Sites stratégiques (intégré à la mesure B11 du PDCn)

Le développement des sites stratégiques sera concrétisé aux conditions suivantes :

- un concept cohérent ;
- une très bonne accessibilité par les transports publics et individuels ;
- une composition urbaine devant s'intégrer aux lieux et aux contextes existants et pouvant affirmer une nouvelle centralité, un nouveau pôle d'excellence, un quartier urbain de qualité ;
- la promotion d'une qualité architecturale et environnementale accrue et d'espaces publics conviviaux ;
- la requalification des grands axes routiers en voies urbaines avec vitesse adaptée ;
- la recomposition globale et cohérente du réseau routier au profit des transports publics, des piétons et des vélos.

Centralités d'agglomération (intégré à la mesure B11 du PDCn)

Les centralités principales, secondaires et locales sont les sites prioritaires pour l'implantation d'activités et d'équipements à forte valeur d'usage et d'image.

Les conditions de développement, variables en fonction du niveau hiérarchique, seront traitées dans le cadre des chantiers d'études de mise en œuvre du PALM, des Schémas directeurs ou des documents en faisant office.



C.

PRINCIPES VISANT A ENCOURAGER UNE VISION DYNAMIQUE DU PATRIMOINE

Patrimoine culturel (coordonné à la mesure C11 du PDCn)

La trame paysagère, grands espaces de valeur historique, culturelle ou naturelle dont l'ouverture visuelle doit être maintenue, favorisée ou renforcée, est composée :

- de parcs d'agglomération, grands espaces à dominante de verdure, composés d'espaces agricoles, forestiers et de vignobles, de détente aménagés, de loisirs ou de sport dont tout ou partie est ouvert au public ;
- d'espaces verts pour loisirs doux, réseaux de proximité aisément accessibles ayant des vocations récréatives, écologiques et paysagères variées ;
- des rives du lac, frange stratégique attractrices d'activités humaines et réservoir

de biodiversité ;

- du paysage bâti, avec un réseau de rues, places et parcs urbains qui jouent un rôle de respiration et de structuration de l'urbain.

Les conditions de mise en œuvre de chacune de ces composantes sont établies dans le PALM.



Structures paysagères

D. PRINCIPES VISANT A VALORISER LE TISSU ECONOMIQUE

Le maintien du dynamisme économique et de la diversité des activités à forte et faible valeur ajoutée est un enjeu majeur pour l'agglomération Lausanne-Morges. Pour garantir cette diversité, le PALM se base sur les principes suivants :

- augmentation du nombre et de la densité d'habitants et d'emplois dans les zones à forte centralité, à qualité urbaine et à très bonne accessibilité en transports publics (sites stratégiques et centralités) ;
- intégration de certains secteurs des sites stratégiques dans les pôles de développement bénéficiant du soutien de la Politique cantonale (PPDE) ;
- création de conditions cadre d'implantation pour le maintien et l'accueil d'activités industrielles, artisanales, commerciales et de logistique à faible valeur ajoutée, selon le principe de la bonne activité au bon endroit.

Installations à forte fréquentation (coordonné à la mesure D13 du PDCn)

Le projet d'agglomération se base sur les exigences de la Stratégie cantonale concernant les installations commerciales à forte fréquentation.

Les principes de la Stratégie cantonale, l'adaptation de certains critères d'exclusion et les outils de mise en œuvre ont été validés par le Comité de pilotage du PALM.

E. PRINCIPES VISANT A CONCILIER NATURE, LOISIRS ET SECURITE

Patrimoine naturel (coordonné à la mesure E11 du PDCn)

L'armature verte-bleue constitue un réseau de liaisons biologiques dont la fonction écologique est à préserver, elle est composée :

- de coulées vertes reliant l'agglomération compacte à la grande périphérie ;
- de cours d'eau.

L'objectif du PALM est de garantir la fonctionnalité écologique, rétablir et renforcer la connectivité de l'armature verte-bleue, renforcer la densité et la fonctionnalité du maillage écologique à l'intérieur de l'espace urbain et coordonner et canaliser les usages urbains afin de limiter la pression humaine dans les espaces et milieux naturels. Les modalités de prise en compte des besoins environnementaux dans les projets sont traitées dans le Guide environnemental élaboré par les partenaires du PALM.



Biodiversité et patrimoine naturel

Principes de mise en œuvre

En février 2007, le Canton, les Associations régionales et les Communes ont signé une Convention pour la mise en œuvre commune du PALM de première génération, laquelle définit les modalités de partenariat jusqu'en 2020. Cet engagement a été complété par un Protocole additionnel signé en novembre 2010 qui précise les engagements respectifs des partenaires et fonde la représentation du Canton dans le cadre de l'Accord sur les prestations avec la Confédération. En juin 2012, les Schémas directeurs, délégués par les Communes, les Associations régionales et le Canton ont réaffirmé leur engagement par la signature du PALM de deuxième génération révisé.

La conduite du PALM se fait par des structures créées à deux échelles complémentaires : celle du périmètre compact de l'agglomération et celle des Schémas directeurs, secteurs de l'agglomération qui partagent des spécificités territoriales communes.

Les structures à ces deux échelles se composent d'un comité de pilotage politique, et d'un groupe technique, ainsi que d'un bureau à l'échelle des Schémas directeurs.

A l'échelle du PALM, le comité de pilotage politique (COPIL) pilote l'élaboration et coordonne la mise en œuvre du projet d'agglomération. Il est composé de représentants du Canton, des Schémas directeurs, de villes-centre et des régions concernées. Le groupe technique prépare les décisions et pilote les chantiers d'études transversaux.

La mise en œuvre du PALM se fait par :

- des chantiers d'études transversaux d'agglomération conduits par les instances partenaires et validés par le COPIL d'agglomération ;
- des chantiers d'études sectoriels dont la responsabilité incombe aux Schémas directeurs, lesquels assurent également la conformité avec le PALM ;
- la réalisation des mesures inscrites dans le PALM.

La mise en œuvre du PALM peut s'ouvrir à des partenariats élargis à divers acteurs concernés comme des prestataires de transports publics.

Compétences

Confédération

La Confédération :

- définit la politique fédérale des agglomérations ;
- adopte les mesures retenues dans le cadre de la politique fédérale ;
- signe l'Accord sur les prestations ;
- cofinance certaines mesures retenues ;
- favorise les échanges d'expériences.

Canton

Le Canton :

- est l'organisme responsable auprès de la Confédération ;
- signe l'Accord sur les prestations ;
- contribue activement à la mise en œuvre du projet selon la Convention de 2007 et les Protocoles additionnels conclus avec les communes et les régions concernées ;
- participe aux Comités de pilotage et aux Groupes techniques à l'échelle de l'agglomération et des Schémas directeurs ;
- veille, dans le cadre de ses compétences, à la coordination des activités qui ont des incidences sur le projet ;
- assure la coordination de ses différents services et leur participation au projet ;
- participe au financement de la coordination au niveau de l'agglomération et au cofinancement des bureaux des Schémas directeurs intercommunaux ;
- cofinance les études du PALM et certaines études des Schémas directeurs.

Communes

Les communes :

- contribuent activement à la mise en œuvre du projet ;
- veillent, dans le cadre de leurs compétences, à la coordination des activités qui ont des incidences sur le projet ;
- assurent la coordination de leurs différents organes et services et leur participation au projet ;
- participent au cofinancement des bureaux des Schémas directeurs intercommunaux ;
- participent, par délégation aux Associations régionales, au financement de la coordination au niveau de l'agglomération ;
- cofinancent les études des Schémas directeurs et certaines études du PALM par délégation aux Associations régionales ;
- participent aux Comités de pilotage et aux Groupes techniques des Schémas directeurs ;
- participent, par délégation aux présidents des Schémas directeurs, au Comité de pilotage du PALM ;
- participent, par délégation aux bureaux techniques des Schémas directeurs, au Groupe technique du PALM ;
- adaptent leurs planifications communales en fonction du projet d'agglomération.

Echelle régionale

Les régions :

- les associations régionales (Lausanne Région, Région Morges) sont représentées au sein des Comités de pilotage et des Groupes techniques du PALM et des Schémas directeurs dont elles sont membres ;
- participent au cofinancement de la coordination au niveau de l'agglomération ;
- cofinancent les études du PALM ;
- organisent les Conférences d'agglomération.

Références**Références à la législation**

Constitution suisse, art. 86, al. 3 ; Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFinfr) ; Constitution vaudoise, art.157 ; Loi vaudoise sur les communes (LCom), art. 128g à 128i ; Loi sur l'appui au développement économique (LADE).

Autres références**Confédération**

Conseil fédéral, Politique des agglomérations de la Confédération, 2001 ; ARE, Directive pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de deuxième génération, 2010 ; ARE, Concept pour un développement urbain vers l'intérieur, 2009 ; CTA, Stratégie tripartite pour une politique suisse des agglomérations, 2013 ; ARE, Projet d'agglomération Lausanne-Morges – rapport d'examen de la Confédération, février 2014.

Canton

Conseil d'Etat, Programme de législature 2012 - 2017 ; SEVEN, Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne - Morges, 2006

Echelle régionale ou agglomération

PALM 2007, Projet d'agglomération Lausanne-Morges ; PALM 2012, Projet d'agglomération Lausanne-Morges. Rapport final, Lausanne, 2012 (volumes A à D) ; Stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne-Morges. Rapport final, Lausanne, 2014 ; Guide environnemental pour l'agglomération Lausanne-Morges, 2014.

www.lausanne-morges.ch

MESURE

A21

Infrastructures de transports publics

Problématique

Alors que les transports individuels jouent aujourd'hui un rôle prépondérant, les transports publics constituent, face aux problèmes posés par la circulation automobile (en particulier pollution de l'air, qualité de vie dans les localités, réseaux cantonal et national saturés), la réponse la plus efficace dans les secteurs les plus densément urbanisés, en particulier pour les déplacements quotidiens domicile – travail.

Afin de maintenir et développer l'usage des transports publics, la Confédération, le Canton et les communes doivent adopter une politique volontariste. Pour ce faire, le Canton a engagé, au cours des dernières décennies, des moyens importants pour rénover les infrastructures des lignes ferroviaires régionales, qui n'avaient pas bénéficié d'investissements depuis leur construction au début du 20^e siècle. Cela se traduit également par l'investissement dans de nouvelles lignes de transport (métros m1 et m2 notamment), le renforcement de lignes existantes (amélioration des fréquences) et une meilleure coordination entre les transports publics. C'est ainsi qu'entre 1994 et 2000, avec notamment les premières mesures de Rail 2000 et l'entrée en service du m1, la proportion d'usagers des transports publics est restée stable à 18% (SCRIS, 2002).

En terme de distances parcourues, le Canton s'est fixé des objectifs ambitieux, mais néanmoins réalistes puisque les premiers chiffres montrent que cette politique volontariste en faveur des transports publics porte ses fruits. Ainsi, entre 2000 et 2005, la part modale des véhicules individuels motorisés a baissé de 77% à 75% alors que celle des transports publics et de la mobilité douce (ou active) augmentaient respectivement de 14% à 17% et de 4% à 5% (Microrecensement des transports 2000 et 2005). Fort de ce constat, le Canton entend soutenir ses efforts dans cette direction.

Les transports publics d'agglomération ont un rôle particulièrement important à remplir pour atteindre les objectifs de répartition modale visés. Pour les agglomérations, des fiches spécifiques détaillent les projets et mesures envisagés. Alors que les goulets d'étranglement se multiplient sur les réseaux routier et autoroutier, les trains grandes lignes jouent un rôle croissant pour les déplacements entre les agglomérations. Ainsi, la gare de Lausanne est une porte ouverte sur toutes les grandes villes du pays. L'augmentation de l'offre des trains grandes lignes en 2005 par le passage à la demi-heure a ainsi permis une forte croissance du trafic. Sur la ligne Genève – Lausanne, les CFF indiquent que le nombre de voyageurs transportés quotidiennement a évolué de 25'000 en 2000 à 50'000 en 2010.

Depuis 2005, l'offre RER Vaud dont le Canton est l'autorité organisatrice comprend sept lignes à cadence au moins horaire complétées par des lignes de rabattement (LEB, NStCM, BAM, MVR, Travys, MOB, CGN) qui desservent les centres des régions et assurent la connexion au réseau principal, des lignes à vocation touristique (Goldenpass, MGN, TPC, MVR, CGN) et des lignes desservant les régions moins densément peuplées (par exemple Apples – L'Isle).

En 2012, une première étape d'amélioration du RER Vaud s'est achevée. En terme d'offre, le RER 4 est prolongé de Morges à Allaman. En combinaison avec le RER 3 déjà en service, les gares de St-Prex, Etoy et Allaman sont desservies à une cadence semi-horaire. Dans l'Est du Canton, les gares situées entre Vevey et Montreux (La Tour-de-Peilz, Burier, Clarens) se voient également desservies avec une cadence semi-horaire par une amélioration de l'efficacité du RER 3 et en complément du RER 1. L'année 2012 est également marquée par l'entrée en service de la nouvelle gare de Prilly-Malley. Enfin, un important renouvellement du matériel roulant est en cours : 19 nouvelles rames FLIRT sont en cours d'introduction sur les lignes du RER Vaud et la

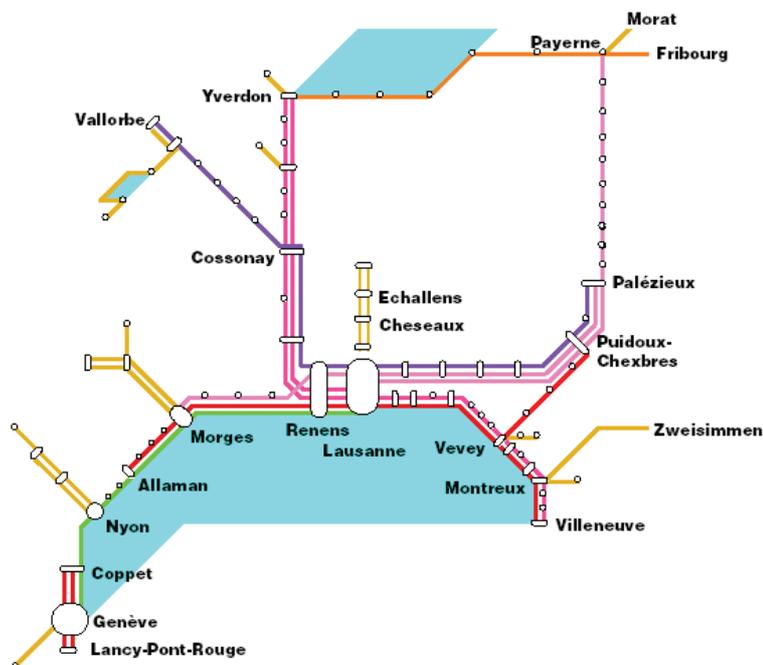
rénovation du matériel DOMINO qui assure les relations de type RegioExpress (RE) est en cours.

Quant aux lignes de bus régionales financées par la Confédération, le Canton et les communes, leur avenir s'oriente dans deux directions : les lignes à la fréquentation croissante passeront à la cadence horaire ou semi-horaire, alors que les lignes dont la fréquentation reste faible verront leur desserte en heures de pointes assurée, conformément aux critères de la Confédération.

Enfin, le trafic lacustre comporte actuellement trois liaisons translémaniques (CGN), à savoir : la liaison entre Lausanne et Evian (750 pendulaires frontaliers quotidiens en 2010), la liaison entre Lausanne et Thonon-les-Bains (400 pendulaires frontaliers quotidiens) et la liaison entre Nyon et Chens-sur-Léman (150 pendulaires frontaliers quotidiens). La proportion des pendulaires sur la section Lausanne – Evian est forte, de l'ordre de 50% de la demande annuelle sur cette ligne, alors que sur le tronçon Nyon – Chens-sur-Léman, très peu touristique, les pendulaires représentent environ 95% de la demande annuelle. Quant à la liaison Lausanne – Thonon-les-Bains, les pendulaires représentent 80% de la demande annuelle, le solde étant du trafic touristique.

Fin 2010, la communauté tarifaire vaudoise Mobilis a été étendue à presque l'entier du canton, soit en direction du Nord vaudois (Yverdon-les-Bains - Vallée de Joux), de la Riviera (jusqu'à Villeneuve) et de l'Ouest vaudois (district de Nyon).

Ainsi, c'est une offre de transports publics bien structurée et adaptée aux caractéristiques régionales que le Canton, en collaboration avec la Confédération, les communes et les entreprises prestataires de services, doit développer pour constituer une réelle alternative à l'automobile. Cela passe par une amélioration du réseau ferroviaire, par une meilleure coordination des différents modes de déplacement (train, métro, bus, voiture particulière, deux-roues et piétons) dans les centres et les régions ainsi que par la mise en place d'une communauté tarifaire couvrant la totalité du territoire cantonal et s'appuyant sur les communautés existantes.



RER Vaud : Offre régionale 2005 (ainsi que l'offre RE entre Lausanne et Genève). Source : Département des infrastructures, 2006.

Objectif

Augmenter l'offre en transports publics pour diminuer la part des transports individuels motorisés en termes de distances parcourues de 75% en 2005 à 72% en 2012, 69% en 2017, 65% en 2025 et 50% en 2050.

Indicateur

- Répartition modale du transport de personnes
- Qualité de desserte des emplois et de la population par les transports publics.

Mesure

De concert avec la Confédération, le Canton établit la planification des investissements ferroviaires nécessaires sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer progressivement la qualité de la desserte d'ici 2018 – 2030 et son financement durable. La priorité est donnée au développement du RER. Les investissements sont coordonnés avec le renforcement des liaisons avec les cantons voisins et les réseaux d'agglomération.

Le Canton se donne les objectifs suivants :

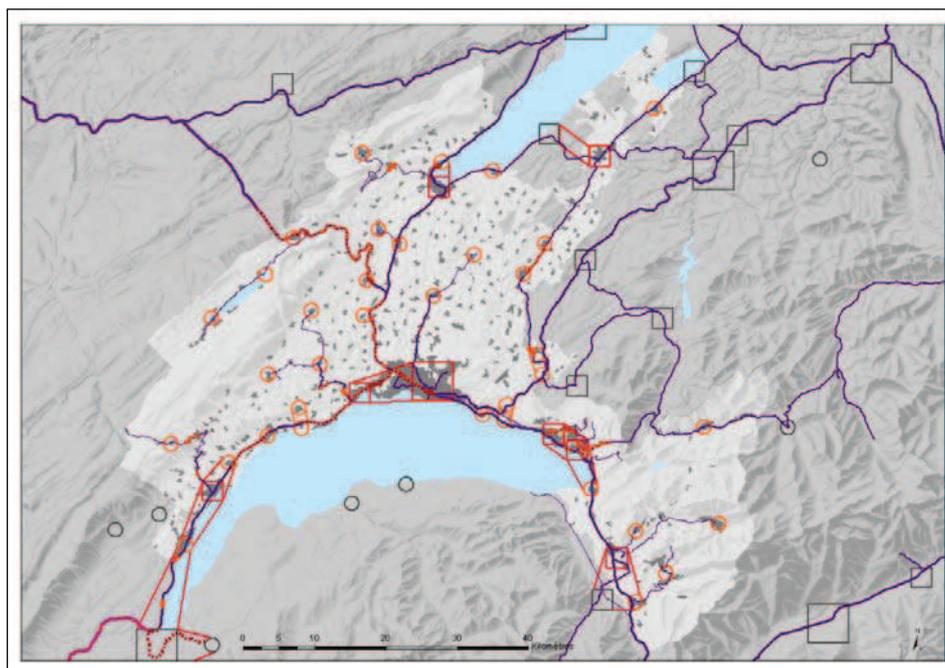
- les cadences sont augmentées à 15 minutes sur les lignes situées à l'intérieur des agglomérations et à 30 minutes sur les autres axes principaux ;
- le rabattement des voyageurs par transports publics est renforcé sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire.

Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures à prévoir sont notamment :

- aménagement de nouvelles voies CFF (Projet Léman 2030): tronçon Lausanne – Renens (aménagement d'une quatrième voie CFF et d'un "saut de mouton" entre Renens et Malley) ; tronçon Renens – Morges – Allaman (aménagement par étapes d'une troisième voie CFF) ; tronçon Allaman – Nyon (projet de troisième et quatrième voies) ;
- aménagement de nouvelles voies CFF : tronçon Bussigny – Daillens (aménagement d'une troisième voie CFF) ;
- adaptation du profil pour le passage des trains à deux étages : ligne du Simplon Lausanne – Valais ;
- aménagement d'un rebroussement : gare du Day ;
- nouveau raccordement : Chavornay (desserte d'Orbe) ;
- aménagement de points d'évitement : tronçon Payerne – Palézieux (RER Vaud), secteur Mies – secteur Chambésy (RER franco-valdo-genevois), ligne Nyon – St-Cergue – La Cure (NStCM), ligne Bière – Apples – Morges (MBC), ligne Yverdon – Ste-Croix (Travys), ligne Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) et ligne Vevey – Blonay (MVR) ;
- modernisation des gares : Lausanne (Projet Léman 2030) ;
- adaptation des gares : Grandson, Cully, La Sarraz (RER Vaud) ;
- mesures adoptées par la Confédération, le Canton et les communes dans le cadre des accords sur les prestations des projets d'agglomération.

Le Canton promeut la mise en place d'une communauté tarifaire couvrant la totalité du territoire cantonal. La valorisation des centres pour l'habitat et les activités est un moyen d'accroître le potentiel de clientèle des lignes régionales.

Principes de localisation



A21 - Infrastructures de transports publics

Situation actuelle

- Territoire urbanisé
- Réseau ferroviaire

Projets

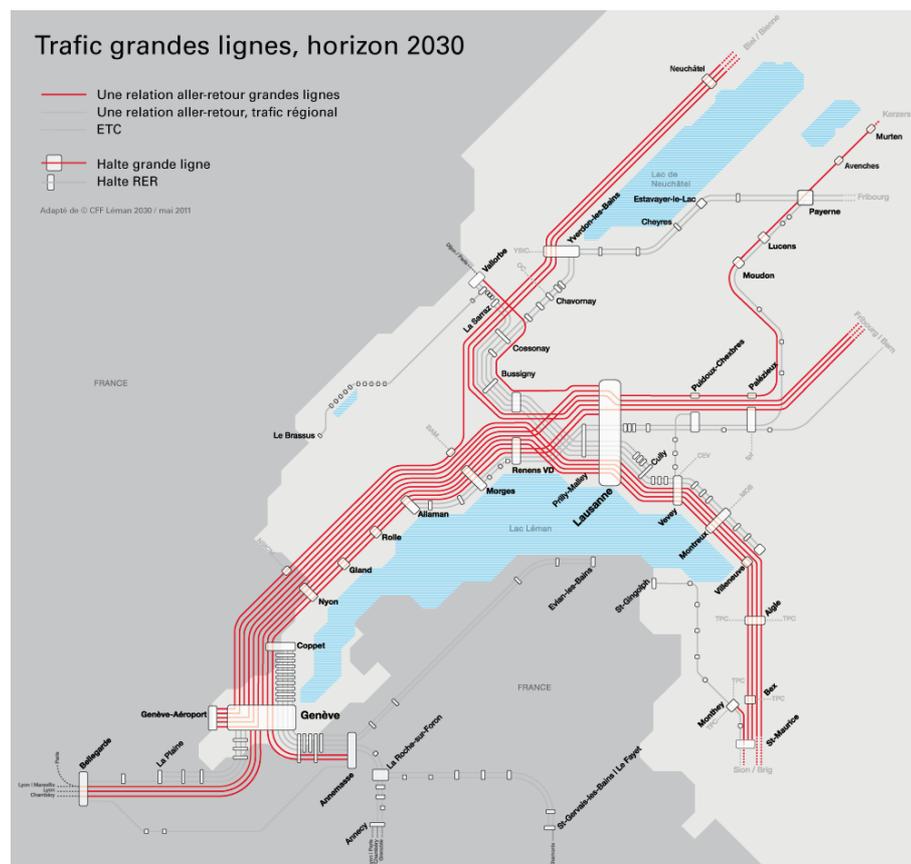
- Centre cantonal
- Centre régional
- Centre bipolaire
- Centre extra-cantonal

Réseau ferroviaire

- Nouvelle gare (horizon 2010-2018)
- Nouvelle ligne (horizon 2010-2018)
- Point de croisement (horizon 2010-2018)
- Aménagement ponctuel ou nouvelle voie (horizon 2010-2025)

Lignes nationales

Les améliorations selon le Programme de développement stratégique à long terme de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) visent à offrir :



Trafic grandes lignes, horizon 2030. Source Département des infrastructures. Adapté de CFF Léman 2030 / mai 2011

- sur la ligne du Pied du Jura : une liaison Bienne – Genève (sans passer par Lausanne) et une liaison Bienne – Lausanne décalées de 30 minutes avec train supplémentaires (IR) Neuchâtel – Lausanne en rafale avec la liaison Bienne – Genève ;
- sur la ligne du Plateau : un temps de parcours entre Lausanne et Berne réduit de 10 minutes ;
- sur la ligne du Simplon : deux IR et deux RE par heure (les RE sont prolongés vers le Bas-valais), une relation Genève – Milan toutes les deux heures ;
- sur la ligne Lausanne-Genève : huit trains (non compris la relation Genève-Milan) par heure au lieu de cinq, permettant la mise en place d'un RER lémanique desservant la Région métropolitaine lémanique (RML) ;
- sur la ligne du Montreux-Oberland-Bernois : modernisée, cette ligne peut jouer un rôle non négligeable de liaison nationale.

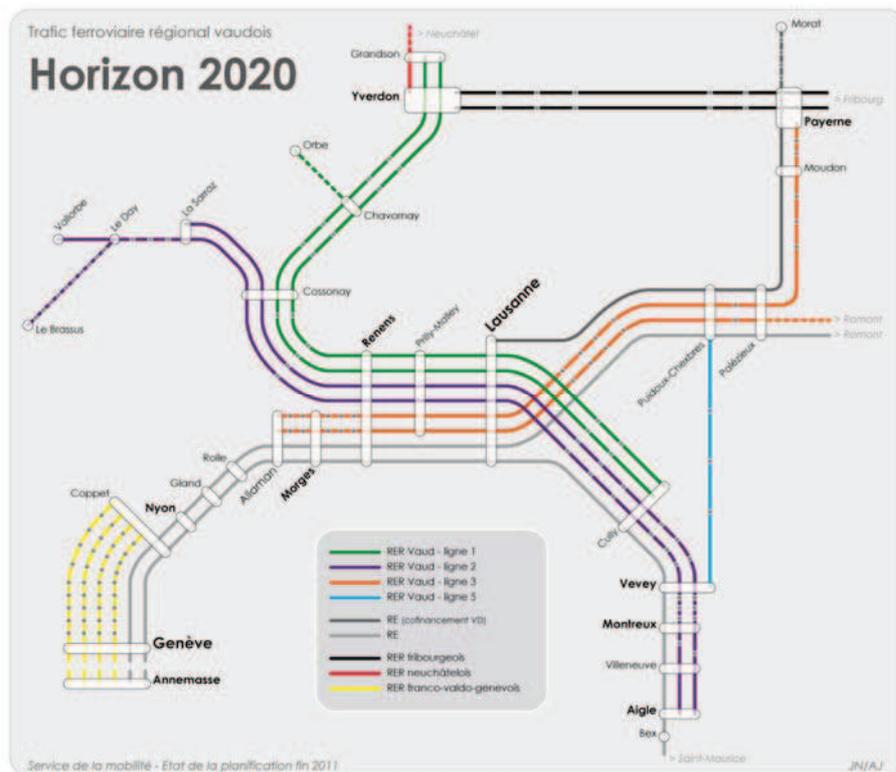
Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures suivantes sont planifiées :

- tronçon Lausanne – Renens (Projet Léman 2030) : aménagement d'une quatrième voie CFF et d'un "saut de mouton" entre Renens et Malley ;
- tronçon Lausanne – Valais : adaptation du profil sur la ligne du Simplon pour le passage des trains à deux étages ;
- tronçon Allaman – Nyon (Projet Léman 2030) : projet de troisième et quatrième voies CFF (tronçon à déterminer) ;
- tronçon Renens – Morges – Allaman (Projet Léman 2030) : aménagement par étapes d'une troisième voie CFF ;

- tronçon Bussigny – Daillens : aménagement d'une troisième voie CFF ;
- Lausanne (Projet Léman 2030) : modernisation de la gare ;

RER Vaud

La stratégie d'amélioration de l'offre vise à desservir de la manière la plus efficace les secteurs d'urbanisation compacte et à rabattre de manière efficace des pendulaires sur les agglomérations où se concentrent les places de travail. Elle prend en considération à la fois les potentiels des transports publics et ceux de la mobilité douce ou active. L'objectif est de freiner la croissance du trafic automobile afin de préserver les conditions de circulation et de réduire les impacts sur l'environnement.



RER Vaud : Offre à l'horizon 2020. Source : Département des infrastructures, 2011.

Compte tenu de l'augmentation des prestations "Grandes lignes" et de la nécessité de maintenir une capacité de transport marchandises, la mise en service des nouvelles offres du RER Vaud (prolongement du RER Vaud en direction d'Aigle, par exemple) est liée à l'aménagement de la 4^{ème} voie entre Lausanne – Renens, à la réalisation d'un saut de mouton entre Renens et Malley ainsi qu'à la construction de la 3^{ème} voie entre Renens – Allaman.

La mise au point de la future offre du RER Vaud se poursuit en collaboration avec les CFF et vise une introduction des nouvelles prestations par étapes, le plus rapidement possible.

A l'horizon 2020, le RER Vaud vise à offrir :

- la cadence à 30 minutes sur les lignes RER 1 Grandson – Cully, RER 2 Le Brassus / Vallorbe / La Sarraz – Villeneuve / Aigle et RER 3 Allaman – Palézieux ;
- une cadence à 15 minutes en agglomération (entre Cully et Cossonay) par la superposition des lignes RER 1 et RER 2 ;
- un nouveau RegioExpress (RE) Lausanne – Payerne – Morat ainsi que le prolongement d'une ligne RER Vaud de Palézieux à Payerne.

Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures suivantes sont planifiées :

- adaptation des gares : Grandson, Cully (à l'horizon 2015), La Sarraz (à l'horizon 2018) ;
- aménagement de points d'évitement : Châtillens et Moudon-Lucens (à l'horizon 2017) ;
- aménagement du rebroussement en gare du Day (à l'horizon 2017) ;
- nouveau raccordement : Chavornay pour la desserte d'Orbe et de la zone industrielle marchandises (à l'horizon 2019 au plus tôt).

RER Fribourg|Freiburg

La desserte RER vaudoise est complétée par de nouvelles prestations assurées par le RER Fribourg|Freiburg. Ainsi, une desserte à la cadence 30 mn est planifiée entre Yverdon-les-Bains, Payerne et Fribourg. Pour atteindre ce niveau de prestation, deux évitements sont prévus sur le territoire fribourgeois dans les gares de Cheyres et Grolley (à l'horizon 2015).

RER franco-valdo-genevois

Dans le cadre du RER franco-valdo-genevois, des améliorations liées à la mise en service de la nouvelle ligne Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) sont prévues. La cadence des trains régionaux Coppet -Genève sera renforcée au quart d'heure. Pour atteindre ces objectifs, la réalisation de deux points de croisement aux haltes de Mies et Chambésy est nécessaire (à l'horizon 2015).

Lignes ferroviaires régionales

La fonction de rabattement des lignes régionales, en particulier en direction des agglomérations, est confirmée par l'augmentation des cadences :

- ligne Nyon-St-Cergue-La Cure (NStCM) : cadence 15 mn entre Genolier et Nyon ;
- ligne Bière-Apples-Morges (MBC) : cadence 30 mn entre Bière et Morges ;
- ligne Yverdon - Ste-Croix (Travys) : cadence 30 mn ;
- ligne Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) : cadence 15 mn entre Echallens et Lausanne ;
- ligne Vevey-Blonay (MVR) : cadence 15 mn.

Pour atteindre ce niveau de prestations, les aménagements des points d'évitement suivants sont planifiés (à l'horizon 2015) :

- ligne Nyon-St-Cergue-La Cure (NStCM) : Arzier ;
- ligne Bière-Apples-Morges (MBC) : Chigny ;
- ligne Yverdon - Ste-Croix (Travys) : Vuiteboeuf ;
- ligne Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) : Les Ripes - Etagnières ;
- Vevey-Blonay (MVR) : secteur de Hauteville.

D'autre part, le renforcement des lignes ferroviaires alpines desservant des destinations touristiques est prévu.

Lignes routières régionales

Hors des agglomérations, la desserte fine du territoire cantonal est réalisée par un réseau de bus régionaux. Ceux-ci assurent le rabattement des voyageurs sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire, notamment les gares du RER Vaud. Le volume des prestations offertes est tributaire de l'évolution de la demande et doit respecter les critères fixés par l'Office fédéral des transports.

Afin de définir les caractéristiques les plus pertinentes des réseaux régionaux, l'implication des associations régionales est souhaitée, notamment dans le cadre de la révision des plans directeurs régionaux.

Lignes lacustres translémaniques

La mise en place de liaisons de transports publics lacustres destinées à relier les rives françaises et vaudoises du lac Léman doit s'inscrire dans le cadre d'une collaboration transfrontalière entre le Canton et les autorités françaises. Il est indispensable de formaliser cette collaboration par une structure assurant le rôle d'autorité organisatrice. Celle-ci permettra alors de développer des prestations de transport public coordonnées de part et d'autre de la frontière.

Communauté tarifaire

A l'horizon 2013-2014, une extension du périmètre de la communauté tarifaire vaudoise Mobilis est prévue sur l'ensemble de la Broye vaudoise et dans le district d'Aigle. A terme, le Canton vise la mise en place d'une communauté tarifaire vaudoise couvrant la totalité du territoire cantonal. Des accords avec les communautés tarifaires voisines sont déjà fonctionnels mais doivent encore être améliorés.

Projets d'agglomération

Le territoire cantonal est concerné par cinq projets d'agglomération.

Les mesures R11 à R15 décrivent ces projets et explicitent les objectifs poursuivis, ainsi que leurs principales mesures infrastructurelles et non infrastructurelles. En matière de transports publics, les mesures des projets d'agglomération sont cohérentes avec les objectifs et les projets de la présente mesure. Pour l'ensemble des projets d'agglomération sur territoire vaudois et dans le cadre de la coordination avec la Confédération, les projets suivants relèvent du plan directeur cantonal :

- Tram t1 entre Lausanne-Flon et Renens (coordination réglée) et entre Renens et Villars-Ste-Croix (réf. ARE 5586.2.093; coordination réglée).
- Métro m3, étape 1 (réf. ARE 5586.2.301; coordination réglée) et étape 2 (réf. ARE 5586.2.302; coordination en cours).
- Bus à haut niveau de service entre Pully et Saint-François (réf. ARE 5586.2.086; coordination réglée).
- Réaménagement de la gare CFF de Grandson (réf. ARE 5938.2.021; coordination réglée).

Principes de mise en œuvre

Le renforcement de la coordination avec les régions, les CFF et les autres entreprises de transports s'appuient sur les bassins de transports existants. Si nécessaire, des partenaires extérieurs (régions et cantons voisins, acteurs économiques et représentants de la société civile) peuvent être associés à ces travaux.

Il est également essentiel de promouvoir les transports publics par le biais d'actions d'information et d'éducation, par exemple couplées avec des offres culturelles ou sportives.

Enfin, la stratégie de mise en œuvre s'appuie sur les priorités suivantes, partagées avec la Confédération (Plan sectoriel des transports) :

- les liaisons entre agglomérations s'effectuent par rail de centre à centre, par la route et l'autoroute pour les périphéries ;
- les déplacements à l'intérieur des agglomérations sont assurés principalement en

transports publics et par la mobilité douce (pied et vélo) ;

- les liaisons diamétrales entre centres et périphéries accordent également la priorité aux transports publics, en complément avec le réseau routier en périphérie (Principe : réseau de parcs-relais (P+R) implantés au plus près du lieu de domicile des pendulaires) ;
- les liaisons entre couronnes et périphéries d'agglomération empruntent essentiellement la route.

La mise en œuvre du développement du RER Vaud et des lignes ferroviaires d'agglomération sera réalisée par étapes, en tenant compte du projet fédéral ZEB, du Programme de développement stratégique à long terme de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et des disponibilités financières de l'Etat. La priorité va à la mise en œuvre de l'offre 2020. Il s'agit également de privilégier les investissements et les offres qui permettent d'accroître le trafic et les chiffres d'affaires avec un objectif d'amélioration du taux de couverture des charges d'exploitation des transports publics par les recettes. Le programme sera réalisé par échéances successives.

La planification et l'élaboration d'un projet intègrent l'examen des contraintes culturelles et naturelles (voir notamment les mesures C11, E11 et E24).

De manière générale, le Canton examine chaque projet (permis de construire ou plan d'aménagement) situé à proximité des axes ferroviaires dans le cadre de l'application de l'art. 18m LCdF. En vue de protéger les tracés des futures infrastructures ferroviaires, il fait reporter au sein des documents d'aménagements cantonaux et communaux les dispositions nécessaires sur la base des plans remis par les entreprises ferroviaires.

Dans le cas particulier de l'axe Lausanne – Genève :

- les plans des emprises nécessaires aux nouvelles infrastructures (tronçon Lausanne – Coppet), récemment transmis par les CFF, ont été introduits dans le système d'information géographique cantonal. Ils sont accessibles à tous les services cantonaux. Seules les métadonnées sont pour l'instant accessibles au public par l'intermédiaire du site Internet de l'ASIT-VD ;
- sur la base des plans transmis par les CFF, le canton a engagé un état des lieux des parcelles touchées par les projets de 3^{ème} et de 4^{ème} voies.
- les CFF sont systématiquement associés aux processus de valorisation et d'aménagement des gares principales engagés par le Groupe opérationnel des pôles en collaboration avec le service en charge de la mobilité et les instances communales et régionales. Les gares concernées par ces processus d'aménagement sont notamment celles de Renens, Morges, Etoy/Allaman (Littoral Parc), Rolle, Gland, Nyon, Coppet.

Compétences

Confédération

La Confédération :

- définit ses priorités d'investissement et de financement des transports dans le cadre de ses conceptions et plans sectoriels ;
- prend intégralement à sa charge les coûts non couverts planifiés des offres d'importance nationale qu'elle commande ;
- associe, en coordination avec le Canton, les communes et les régions concernées par l'élaboration des projets d'infrastructures de transport dont ils ont la compétence ;
- indemnise, pour l'offre de transport régional commandée en association avec le Canton, les entreprises de transport des coûts non couverts selon le compte planifié (Loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route - LTV, art. 30) ;

- définit, en coordination avec le Canton et les entreprises concernées, l'offre des prestations et l'indemnisation des coûts du transport régional de voyageurs. L'offre de prestations et l'indemnité sont d'abord déterminées par la demande. Sont également pris en considération : une desserte de base, les impératifs de politique régionale, les impératifs de politique d'aménagement du territoire, les impératifs de l'environnement et les impératifs des handicapés (LTV, art. 32).

Canton

Le Conseil d'Etat :

- fixe la stratégie cantonale de développement des transports publics et de son financement durable.

Le département en charge de la mobilité :

- fixe la planification du réseau des transports publics.

Le service en charge de la mobilité :

- étudie, en collaboration avec les communes et les entreprises concernées, l'aménagement du réseau des lignes de transports publics et les prestations offertes (Loi cantonale sur les transports publics - LTPu, art. 2) ;
- précise ses priorités d'investissement et de financement des transports dans le cadre de sa planification directrice et sa planification sectorielle ;
- peut commander d'autres offres ou des améliorations de l'offre pour le trafic régional. Il supporte les coûts non couverts de ces offres, tels qu'ils résultent du compte planifié (LTV, art. 30) ;
- peut accorder une contribution financière aux entreprises pour maintenir ou développer leurs prestations de service public sur le trafic régional et urbain (Loi cantonale sur les transports publics - LTPu, art. 6).

Communes

Les communes :

- précisent leurs priorités d'investissement et de financement des transports dans le cadre de leur planification directrice ;
- peuvent commander d'autres offres ou des améliorations de l'offre pour le trafic régional. Elles supportent les coûts non couverts de ces offres, tels qu'ils résultent du compte planifié (LTV, art. 30) ;
- peuvent accorder une contribution financière aux entreprises pour maintenir ou développer leurs prestations de service public sur le trafic régional et urbain (Loi cantonale sur les transports publics - LTPu, art. 6) ;
- consultent systématiquement les entreprises ferroviaires pour tout projet situé à proximité d'une installation ferroviaire (LCdF, art. 18m).

Echelle régionale

Les régions et les agglomérations :

- précisent leurs priorités d'investissement et de financement des transports dans le cadre de leur planification directrice.

Autres

Une coordination avec d'autres partenaires (régions et cantons voisins, milieux économiques, représentants de la société civile) est encouragée.

Coûts de fonctionnement

A définir.

Délai de mise en œuvre

Horizons successifs : 2016, 2017, 2019.

Etat de la coordination

Coordination réglée.

Service responsable de la coordination

Service en charge de la mobilité.

Références**Références à la législation**

Constitution du Canton de Vaud, art. 57 ; Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), art. 3 ; Loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route (LTV), art. 30 et 32 ; Loi cantonale sur les transports publics (LTPu), art. 1, 2, 3, 6 et 22.

Autres références

ARE, Plan sectoriel Transports, Stratégie / programme, 2006 ; SCRIS, La mobilité des Vaudois. Résultats du microrecensement 2000 sur les comportements en matière de transports, 2002 ; Service de la mobilité, Projet d'agglomération Lausanne - Morges. Annexe : Démarche de la macro-modélisation du trafic pendulaire, 2005 ; Département des infrastructures - Service de la mobilité, Stratégie cantonale de développement et de planification des transports. Vers une mobilité durable. Les transports publics vaudois à l'horizon 2020 (Document adopté par le Conseil d'Etat en septembre 2006), 2006; Etat de Vaud-CFF, Mandat de planification 2010-2011 du RER Vaud.



Les Axes forts, c'est quoi ?

Les Axes forts constituent les mesures majeures du Projet d'agglomération Lausanne-Morges. Il s'agit des nouvelles lignes structurantes du réseau de transports publics. Elles complètent celles déjà existantes que sont les métros m1, m2 et le LEB. Il est ainsi prévu de réaliser :

- Un tram, le t1, entre Lausanne-Flon et Villars-Ste-Croix, passant par la gare de Renens et Bussigny. Desservant des quartiers denses habités et des zones appelées à se développer, il se construit en deux étapes: de Lausanne à Renens, puis de Renens à Villars-Ste-Croix
- Un métro, le m3, entre Ouchy et la Blécherette. Cette nouvelle ligne reliera le futur quartier des Plaines-du-Loup et le stade de la Tuilière à la gare, mais contribuera aussi à augmenter la capacité du m2, sur son tronçon le plus chargé entre Grancy et Lausanne-Flon
- Des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), qui circulent principalement sur des voies en site propre et bénéficient de la priorité aux carrefours, entre Lutry et Crissier/Bussigny, Val-Vert et Malley, Bellevaux et St-François. Ces lignes améliorent la capacité et la fiabilité des transports publics en direction de nombreux quartiers.

Quels sont les avantages des Axes forts ?

Les différents types d'Axes forts ont en commun d'offrir :

- de meilleures fréquences, une capacité plus importante et un temps de parcours conforme à l'horaire, les véhicules circulant en grande partie sur des voies réservées
- un accès facilité, avec notamment des quais au niveau du plancher des véhicules
- la prise en considération des piétons et des cyclistes avec des espaces dédiés aux mobilités douces.

Le tram, le métro et les bus à haut niveau de service accélèrent le transport, stimulent l'attractivité des zones qu'ils desservent et permettent ainsi d'améliorer la qualité de vie en ville. L'agglomération Lausanne-Morges accueille la moitié de la population vaudoise et 60% des emplois. Il est essentiel d'assurer l'accessibilité rapide et l'absence de congestion dans ce poumon économique, social et culturel vaudois.

Comment les lignes des Axes forts ont-elles été dessinées ?

Les lignes ont été définies en tenant compte de plusieurs critères :

- la demande et la saturation actuelles des lignes existantes, ainsi que le potentiel de croissance de la demande selon les projets de développement urbanistique en cours
- la complémentarité avec les autres offres de transport public que sont les lignes CFF nationales et régionales, le LEB, les lignes de bus urbaines, le m1 et le m2
- les conditions de circulation actuelles pour les lignes de bus, souvent prises dans la circulation ce qui les rend peu attractives face au trafic individuel.

Qui réalise les Axes forts ?

Les Axes forts sont portés par le Canton, les communes concernées du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et les Schémas directeurs qui les regroupent. Leur efficacité a été reconnue par un soutien financier fédéral. Les tl assurent la maîtrise d'ouvrage ainsi que l'exploitation future du réseau.

Vision du réseau des Axes forts de transports publics urbains

De meilleures fréquences, des connexions efficaces, des déplacements plus rapides et une régularité du temps de parcours assurée. Moins d'embouteillages, un accès facile aux pôles d'emplois, d'activités et d'habitat; une contribution forte à l'attractivité de l'agglomération.

Avec un tram, des bus à haut niveau de service (BHNS) et un nouveau métro, les Axes forts constituent les nouvelles lignes structurantes du réseau de transports publics de la région lausannoise. Elles répondent à une demande croissante de déplacements et renforcent l'offre actuelle dans l'agglomération.

Des développements coordonnés

En même temps que les Axes forts de transports publics urbains au cœur de l'agglomération, l'offre de transport public se renforce sur d'autres lignes. Les développements de la Ligne verte du LEB (Lausanne-Echallens-Bercher) et du Réseau express régional (RER) Vaud améliorent les connexions de l'agglomération au canton.

LEB, la Ligne verte

Les trains circulent toutes les quinze minutes depuis l'automne 2013 sur le tronçon entre Lausanne-Flon et Cheseaux. Entre Union-Prilly et Chauderon, la création d'un tunnel à double voie permettra une circulation plus sûre et plus fiable des trains, générant ainsi de meilleures correspondances et des horaires mieux respectés. La cadence au quart d'heure sera prolongée jusqu'à Echallens.

RER Vaud

Les travaux prévus sur l'important nœud ferroviaire Lausanne - Renens permettront notamment de faire circuler dans un premier temps entre Cossonay et Cully les RER Vaud tous les quarts d'heure. A cette fréquence, le train devient l'épine dorsale de la mobilité dans l'agglomération.

PALM - 1^{ère} génération*

- Tram t1 Lausanne-Flon - Renens-Gare
- Bus à haut niveau de service vers Galicien, Chailly, Crissier et Lutry

PALM - 2^e génération*

- Tram t1 Renens-Gare - Villars-Ste-Croix
- Poursuite des aménagements pour bus à haut niveau de service en direction de Pully
- Métro m3 Lausanne-Gare - Lausanne-Flon

PALM - Prochaines étapes

- Prolongement des nouvelles lignes de bus à haut niveau de service
- Métro m3 Lausanne-Flon - Blécherette

Autres projets tl

- Augmentation de capacité du m2 (acquisition de nouvelles rames)
- Tunnel du LEB entre Chauderon et Union-Prilly

Autres projets CFF

- Transformation de tout le nœud ferroviaire de Lausanne et de Renens pour augmenter la capacité
- Cadence au quart d'heure des trains régionaux entre Cossonay et Cully



Tramway

Type de véhicule



- Rame de 40 mètres
- Fréquence future (Lausanne-Flon - Villars-Ste-Croix): 6' toute la journée
- Temps de parcours futur entre Lausanne-Flon - Villars-Ste-Croix: 23'
- Capacité: 250 à 300 personnes (contre 135 dans un bus avec remorque sur la même ligne)
- Passagers par heure et par sens: 2500



Bus à haut niveau de service (BHNS)



Type de véhicule

- Trolleybus à double articulation de 25 mètres
- Fréquence future: 7.5' toute la journée
- Temps de parcours futur sur le tronçon Lutry - St-François: 18' (contre 22-32' actuellement)
- Capacité: 150 personnes contre 110 dans les bus articulés actuels
- Passagers par heure et par sens: 1440



Métro m3



Type de véhicule

- Rames de 30 mètres
- Fréquence future: 4' aux heures de pointe
- Temps de parcours futur sur le tronçon m3 Ouchy - Blécherette: (18' environ contre 27' en bus)
- Capacité: 230 personnes (identique au m2)
- Passagers par heure et par sens: 3450



Lausanne-Gare et Lausanne-Flon:

Interfaces d'interconnexions de première importance pour les transports publics:

- m1: augmentation de capacité aux heures de pointe grâce à 5 nouvelles rames, fréquences à 5' en rames doubles.
- m2: conjointement au m3, fréquence augmentée (inférieure à 90 secondes) et capacité accrue entre Lausanne-Gare et Lausanne-Flon. Passagers par heure et par sens: 10'000

tramway

BHNS

métro m1, m2 et m3

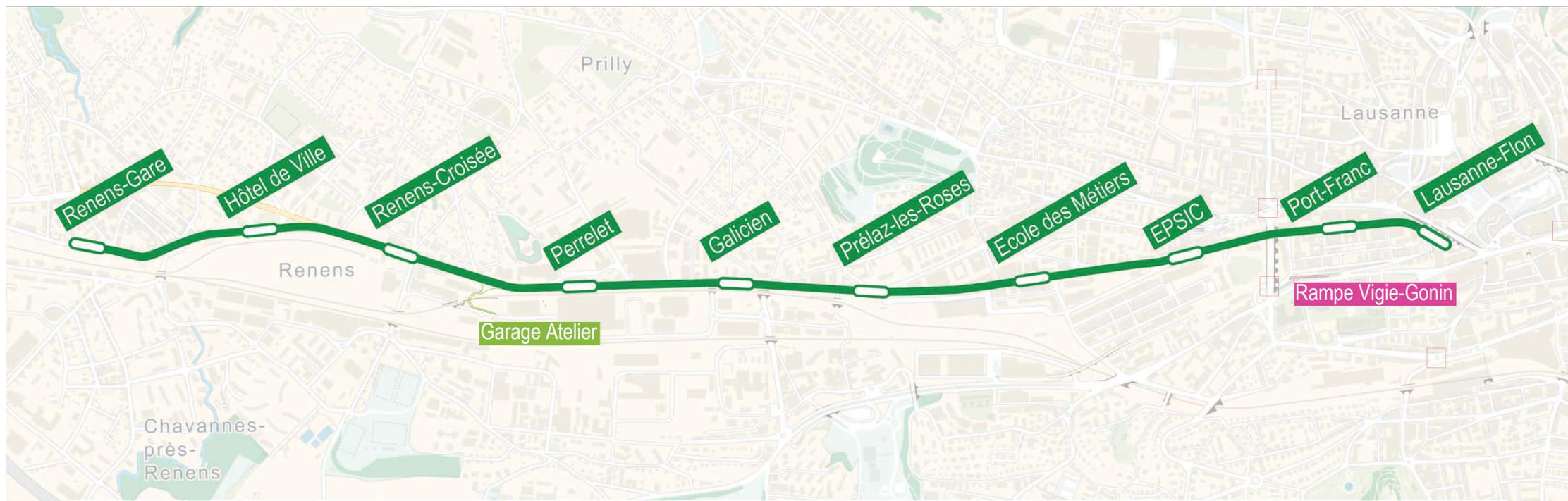
RER Vaud, gare CFF

Train LEB, la Ligne verte

© tl - 2014 - Ref. PALM 2007, 2012 sous réserve de modifications Plan géographique 30 septembre 2014

* Projets déjà cofinancés par la Confédération

Première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare)



- Modifications et adaptations sur la petite ceinture lausannoise
- ▨ Mise à double sens de l'avenue du 14 avril

Synthèse des participations de tiers

Montants arrondis et par principaux postes

Tiers	Montants (CHF 2013)
Commune de Lausanne*	5'223'000
Commune de Prilly	288'000
Commune de Renens	8'861'000
Commune de Crissier	964'000
CPCL	5'500'000
SIL	16'600'000
SIE	1'000'000
CFF	2'537'000
OFROU	875'000
Autres (Swisscom...)	559'000
<i>Divers et imprévus</i>	<i>2'120'000</i>
TOTAL	44'527'000

(*) hors Services Industriels de la Commune de Lausanne (SIL)

**Incidences de la première étape du tramway t1 sur les indemnités annuelles versées par les communes
de la région de transport 5 "Lausanne - Echallens - Oron"**

Communes	Indemnités, selon comptes 2014	Variation des indemnités [CHF]								
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BETTENS	14'603	114	126	786	1'212	1'638	2'064	5'106	5'394	5'274
BOURNENS	16'730	131	144	900	1'388	1'876	2'365	5'849	6'179	6'042
BOUSSENS	46'020	359	397	2'477	3'819	5'162	6'504	16'090	16'998	16'620
MEX (VAUD)	21'838	170	188	1'175	1'812	2'449	3'086	7'635	8'066	7'887
SULLENS	44'915	351	388	2'417	3'728	5'038	6'348	15'704	16'590	16'221
ASSENS	86'664	677	748	4'664	7'193	9'721	12'249	30'301	32'010	31'298
BERCHER	96'126	750	829	5'174	7'978	10'782	13'586	33'609	35'505	34'715
BIOLEY-ORJULAZ	15'373	120	133	827	1'276	1'724	2'173	5'375	5'678	5'552
BOTTENS	61'594	481	531	3'315	5'112	6'909	8'705	21'536	22'751	22'244
BRETIGNY-SUR-MORRENS	37'529	293	324	2'020	3'115	4'209	5'304	13'122	13'862	13'553
CUGY (VAUD)	135'899	1'061	1'173	7'314	11'279	15'243	19'207	47'516	50'196	49'079
ECHALLENS	449'816	3'511	3'881	24'210	37'332	50'453	63'575	157'273	166'144	162'448
ETAGNIERES	90'432	706	780	4'867	7'505	10'143	12'781	31'619	33'402	32'659
FEY	50'910	397	439	2'740	4'225	5'710	7'195	17'800	18'804	18'386
FROIDEVILLE	105'856	826	913	5'697	8'785	11'873	14'961	37'011	39'099	38'229
MORRENS (VAUD)	33'895	265	292	1'824	2'813	3'802	4'791	11'851	12'520	12'241
OULENS-SOUS-ECHALLENS	18'086	141	156	973	1'501	2'029	2'556	6'324	6'680	6'532
PAILLY	25'170	196	217	1'355	2'089	2'823	3'557	8'801	9'297	9'090
PENTHEREAZ	12'460	97	108	671	1'034	1'398	1'761	4'356	4'602	4'500
POLIEZ-PITTET	25'355	198	219	1'365	2'104	2'844	3'583	8'865	9'365	9'157
RUEYRES	16'680	130	144	898	1'384	1'871	2'357	5'832	6'161	6'024
SAINT-BARTHELEMY (VAUD)	25'957	203	224	1'397	2'154	2'911	3'669	9'076	9'588	9'374
VILLARS-LE-TERROIR	29'776	232	257	1'603	2'471	3'340	4'208	10'411	10'998	10'753
VUARRENS	29'910	233	258	1'610	2'482	3'355	4'227	10'458	11'047	10'802
MONTILLIEZ	132'885	1'037	1'147	7'152	11'029	14'905	18'781	46'462	49'082	47'991
GOUMOËNS	31'283	244	270	1'684	2'596	3'509	4'421	10'938	11'555	11'298
BELMONT-SUR-LAUSANNE	236'865	1'849	2'044	12'749	19'658	26'568	33'477	82'817	87'489	85'542
CHESEAUX-SUR-LAUSANNE	336'692	2'628	2'905	18'122	27'943	37'765	47'586	117'721	124'361	121'594
CRISSIER	490'075	3'826	4'228	26'377	40'673	54'969	69'265	171'350	181'014	176'987
EPALINGES	747'070	5'832	6'446	40'209	62'002	83'794	105'587	261'205	275'938	269'799
JOUXTENS-MEZERY	115'971	905	1'001	6'242	9'625	13'008	16'391	40'548	42'835	41'882
LAUSANNE	11'105'233	86'691	95'816	597'709	921'658	1'245'608	1'569'557	3'882'828	4'101'836	4'010'583
LE MONT-SUR-LAUSANNE	335'353	2'618	2'893	18'049	27'832	37'614	47'397	117'252	123'866	121'110
PAUDEX	94'853	740	818	5'105	7'872	10'639	13'406	33'164	35'035	34'256
PULLY	972'062	7'588	8'387	52'319	80'674	109'030	137'386	339'871	359'041	351'054
PULLY	1'471'113	11'484	12'693	79'179	122'092	165'006	207'920	514'359	543'371	531'283
RENENS (VAUD)	1'685'638	13'159	14'544	90'725	139'896	189'068	238'239	589'366	622'608	608'757
ROMANEL-SUR-LAUSANNE	274'562	2'143	2'369	14'778	22'787	30'796	38'805	95'998	101'412	99'156
FOREL (LAVAUUX)	102'590	801	885	5'522	8'514	11'507	14'500	35'870	37'893	37'050
LUTRY	801'413	6'256	6'915	43'134	66'512	89'890	113'268	280'206	296'010	289'425
SAVIGNY	168'656	1'317	1'455	9'077	13'997	18'917	23'837	58'969	62'295	60'909
BOURG-EN-LAVAUUX	427'459	3'337	3'688	23'007	35'476	47'946	60'415	149'457	157'887	154'374
BUSSIGNY	680'920	5'315	5'875	36'649	56'512	76'375	96'238	238'077	251'505	245'910
CHAVANNES-PRES-RENENS	595'094	4'645	5'134	32'029	49'389	66'748	84'107	208'068	219'804	214'914
ECUBLENS (VAUD)	1'005'555	7'850	8'676	54'121	83'454	112'787	142'120	351'582	371'412	363'150
SAINTE-SULPICE (VAUD)	226'281	1'766	1'952	12'179	18'780	25'381	31'981	79'117	83'579	81'720
VILLARS-SAINTE-CROIX	22'307	174	192	1'201	1'851	2'502	3'153	7'799	8'239	8'056
CARROUGE (VAUD)	54'661	427	472	2'942	4'537	6'131	7'726	19'112	20'190	19'741
CORCELLES-LE-JORAT	14'670	115	127	790	1'218	1'645	2'073	5'129	5'419	5'298
ESSERTES	16'077	126	139	865	1'334	1'803	2'272	5'621	5'938	5'806
FERLENS (VAUD)	11'187	87	97	602	928	1'255	1'581	3'911	4'132	4'040
MARACON	15'173	118	131	817	1'259	1'702	2'144	5'305	5'604	5'479
MEZIERES (VAUD)	58'680	458	506	3'158	4'870	6'582	8'294	20'517	21'674	21'192
MONTPREVEYRES	26'878	210	232	1'447	2'231	3'015	3'799	9'398	9'928	9'707
ROPRAZ	13'062	102	113	703	1'084	1'465	1'846	4'567	4'825	4'717
SERVION	93'346	729	805	5'024	7'747	10'470	13'193	32'637	34'478	33'711
VULLIENS	14'503	113	125	781	1'204	1'627	2'050	5'071	5'357	5'238
JORAT-MENTHUE	47'326	369	408	2'547	3'928	5'308	6'689	16'547	17'480	17'092
ORON	422'268	3'296	3'643	22'727	35'045	47'363	59'681	147'642	155'969	152'499
TOTAL	24'339'356	190'000	210'000	1'310'000	2'020'000	2'730'000	3'440'000	8'510'000	8'990'000	8'790'000

Notes:

Seule modification du réseau régional considérée: mise en service de la première étape du t1, toutes choses demeurant égales par ailleurs

La réalisation du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare) n'induit pas de modification du coefficient de desserte pour les communes.

Les communes concernées ont en effet déjà en l'état actuel le coefficient de qualité de desserte maximal de 1.

Toute modification des populations communales aurait une incidence sur la répartition. Par hypothèse, les populations communales demeurent inchangées.

Incidences des modifications du réseau urbain tl directement liées à la première étape du tramway t1 sur les indemnités d'exploitation versées par les communes

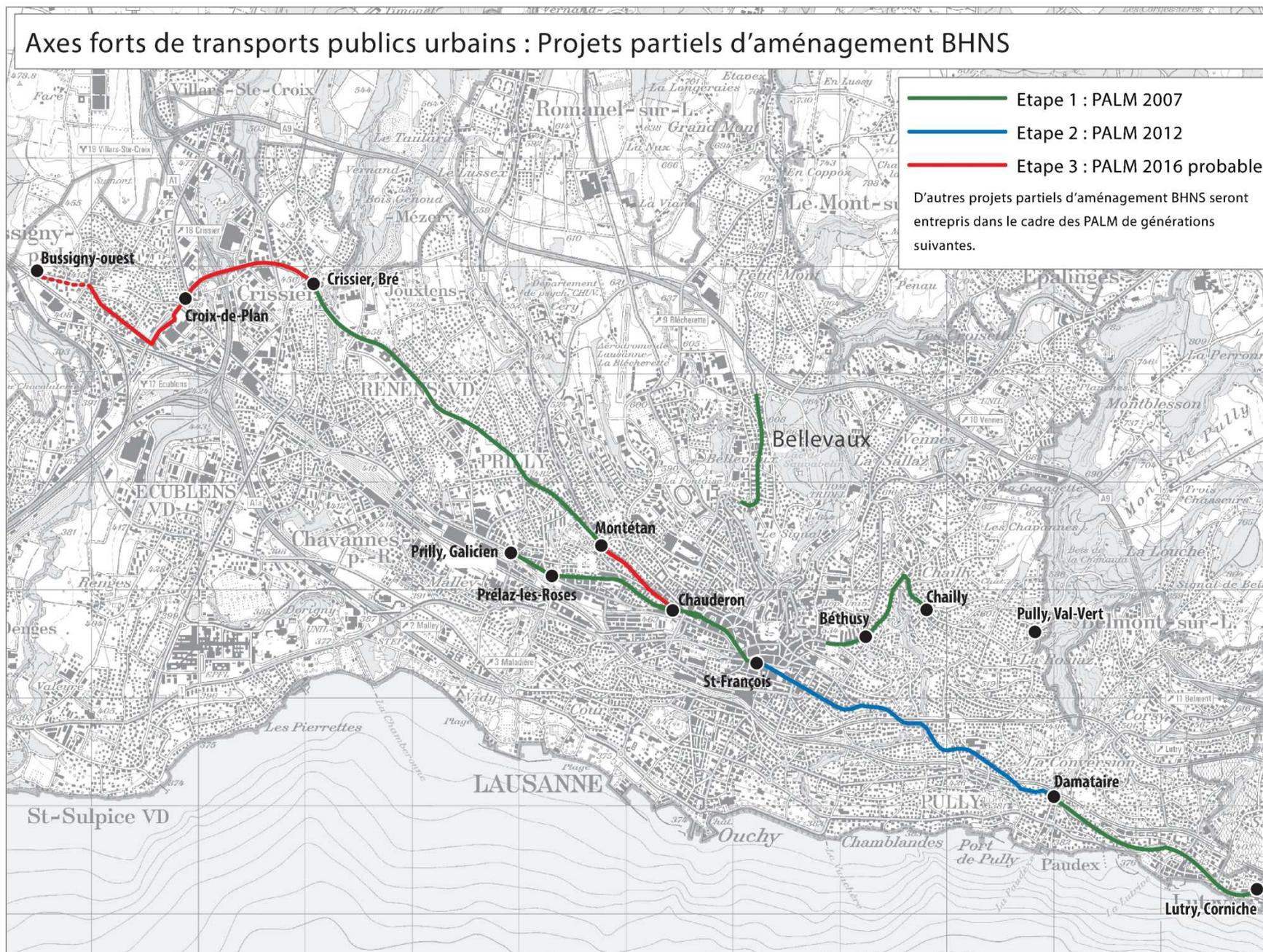
Communes	Indemnités, selon comptes 2014	Variation des indemnités [CHF]	Variation des indemnités [%]
Belmont	667'632	-4'015	-0.6%
Chavannes	1'478'498	-6'113	-0.4%
Crissier	2'343'205	5'975	0.3%
Ecublens	2'385'826	-12'289	-0.5%
Epalinges	2'104'032	-3'589	-0.2%
Lausanne	38'541'135	-722'294	-1.9%
Lutry	1'772'656	-11'498	-0.6%
Paudex	367'304	-223	-0.1%
Prilly	2'411'889	-215'032	-8.9%
Pully	5'119'574	7'452	0.1%
Renens	5'334'595	-1'018'710	-19.1%
St-Sulpice	1'137'330	3'424	0.3%
Bussigny	1'201'058	-14'408	-1.2%
Le Mont	1'492'569	-4'982	-0.3%
TOTAL (arrondi)	66'357'000	-1'996'000	-3.0%

Notes :

Seules sont considérées les modifications du réseau urbain directement liées à la mise en service de la première étape du t1, à savoir la suppression de la ligne n°17 entre Renens et Lausanne et la modification de la ligne n°18.

Toute modification des populations communales aurait une incidence sur la répartition. Par hypothèse, les populations communales demeurent inchangées.

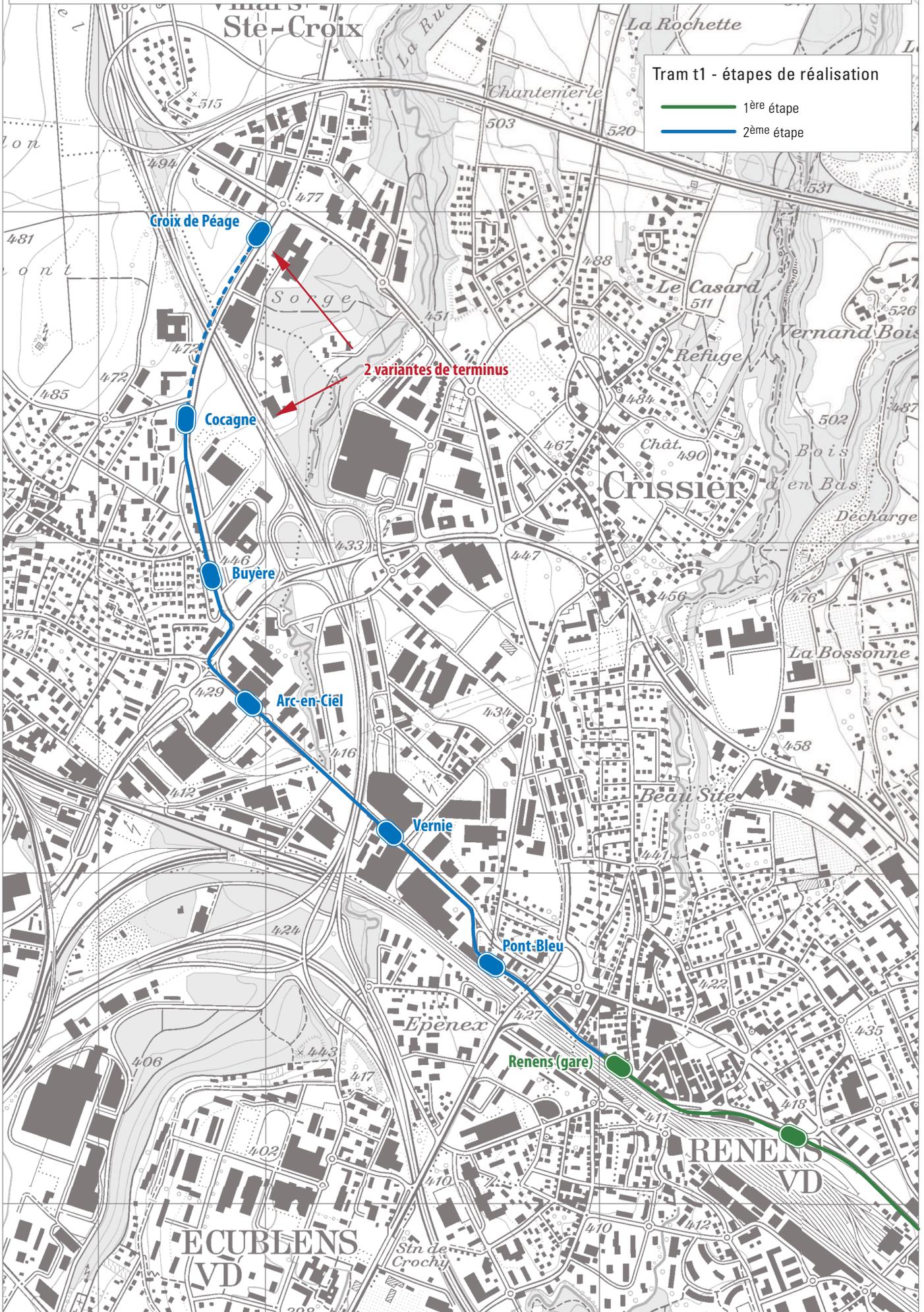
ANNEXE 7 : PROJETS PARTIELS D'AMÉNAGEMENT BHNS



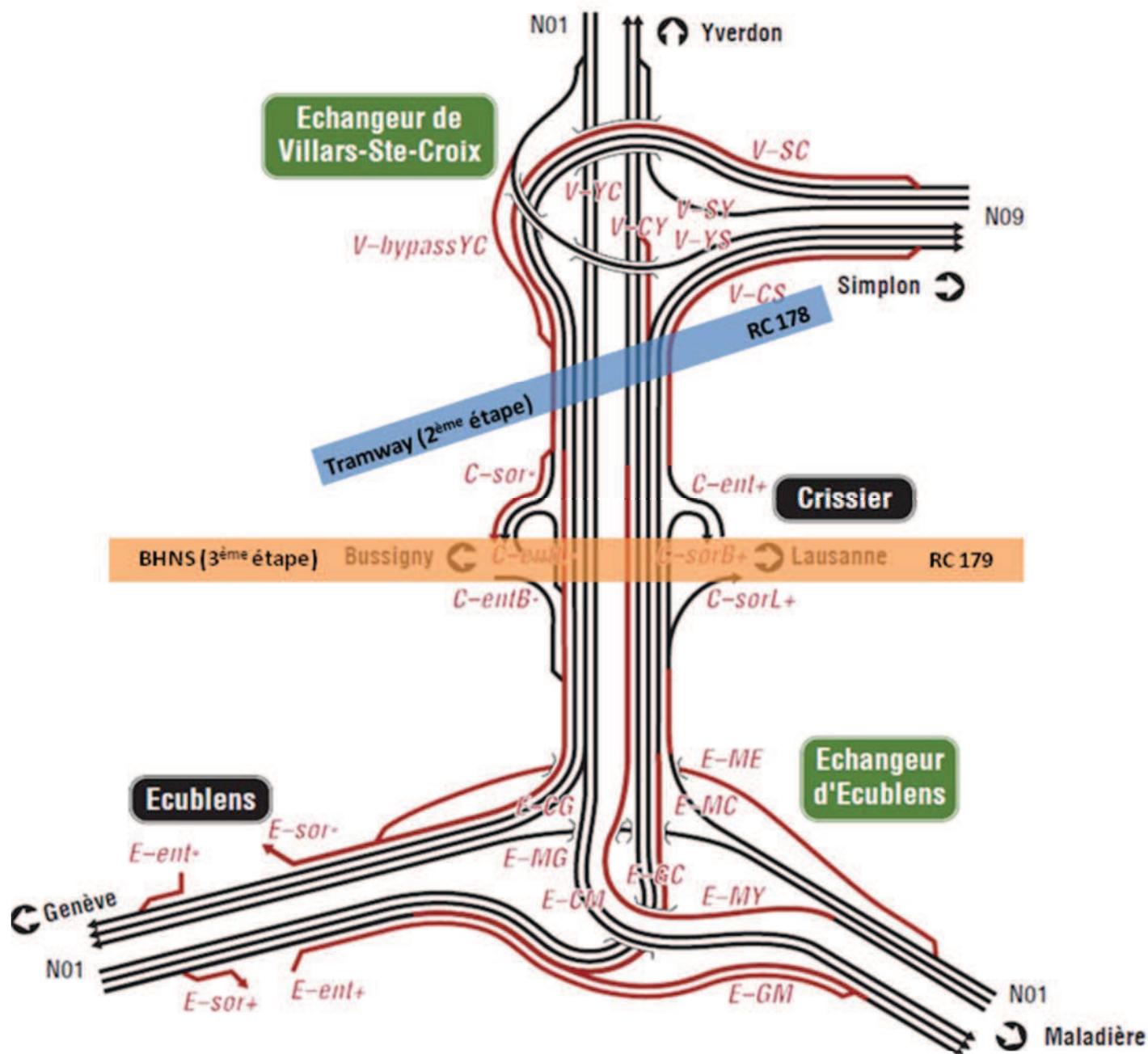
Axes forts de transports publics urbains : tracé de la 2^{ème} étape du tramway

Tram t1 - étapes de réalisation

- 1^{ère} étape
- 2^{ème} étape



ANNEXE 9 : PROJETS AFPTU ET ASSAINISSEMENT DU GOULET DE CRISSIER (ROUTES NATIONALES)



Source : OFROU, séance COPAR du 06.11.2013

PROJET DE DÉCRET

accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt conditionnellement remboursable de CHF 286'835'000, un prêt sans intérêts de CHF 15'970'000 et une garantie d'emprunt de CHF 110'800'000 pour le financement de la participation de l'Etat ainsi que le préfinancement partiel de la part fédérale de la réalisation de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare)

du 23 mars 2016

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à accorder, au nom de l'Etat de Vaud, un prêt conditionnellement remboursable de CHF 286'835'000 au maximum aux Transports publics de la région lausannoise SA pour financer la réalisation du secteur infrastructure de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare).

Art. 2

¹ Ce prêt conditionnellement remboursable fera l'objet d'un correctif d'actif qui sera constitué durant 40 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à accorder, au nom de l'Etat de Vaud, un prêt sans intérêts jusqu'à concurrence de CHF 15'970'000 aux Transports publics de la région lausannoise SA pour le préfinancement partiel de la contribution de la Confédération au secteur infrastructure de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare).

Art. 4

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à accorder, au nom de l'Etat de Vaud, une garantie d'emprunt jusqu'à concurrence de CHF 110'800'000 aux Transports publics de la région lausannoise SA pour financer la réalisation du secteur transport de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare).

Art. 5

¹ Le montant de la garantie est diminué chaque année des montants de l'amortissement comptable du secteur transport de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare).

Art. 6

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.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 23 mars 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

PROJET DE DÉCRET
accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de
CHF 20'000'000 pour la participation de l'Etat au financement des
aménagements routiers de la première étape du réseau de bus à haut
niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges

du 23 mars 2016

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 20'000'000 est accordé au Conseil d'Etat pour financer la participation de l'Etat au financement des aménagements routiers de la première étape du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges.

Art. 2

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

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 23 mars 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

PROJET DE DÉCRET

accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt conditionnellement remboursable de CHF 14'000'000 pour les études de la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix

du 23 mars 2016

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à accorder, au nom de l'Etat de Vaud, un prêt conditionnellement remboursable de CHF 14'000'000 au maximum aux Transports publics de la région lausannoise SA pour financer les études de la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars Ste Croix.

Art. 2

¹ Ce prêt conditionnellement remboursable fera l'objet d'un correctif d'actif qui sera constitué durant 10 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 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 23 mars 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 5'500'000 pour la participation de l'Etat aux études des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges

du 23 mars 2016

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹

Article premier. – Un crédit d'étude de CHF 5'500'000 est accordé au Conseil d'Etat pour financer la participation de l'Etat aux études des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges.

Art. 2

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

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 23 mars 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

**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 publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt
conditionnellement remboursable de CHF 286'835'000, un prêt sans intérêts de CHF
15'970'000 et une garantie d'emprunt de CHF 104'584'000 pour le financement de la
participation de l'Etat ainsi que le préfinancement partiel de la part fédérale
de la réalisation de la première étape du tramway t1
entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare)
et
accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 20'000'000 pour la
participation de l'Etat au financement des aménagements routiers de la première étape
du réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges
et
accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt
conditionnellement remboursable de CHF 14'000'000 pour les études de la deuxième
étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Bussigny – Villars-Sainte-Croix
et
accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 5'500'000 pour la participation
de l'Etat aux études des aménagements routiers des deuxième et troisième étapes du
réseau de bus à haut niveau de service de l'agglomération Lausanne – Morges
et
Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Valérie Schwaar
et consorts pour un signe clair de l'Etat en faveur des systèmes de
transports publics d'agglomération efficaces (11_POS_305)**

TABLE DES MATIÈRES

1. Préambule	2
2. Présentation de l'EMPD – Position du Conseil d'Etat	2
3. Discussion générale	5
4. Lecture de l'exposé des motifs.....	7
5. Examen des projets de décrets	11
6. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Valérie Schwaar.....	13

1. PRÉAMBULE

Pour le traitement de cet objet, la commission s'est réunie à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, les 28 avril, 17 mai et 2 juin 2016. Par ailleurs, le 13 mai 2016, la commission a procédé à une visite des aménagements prévus. Elle était composée de Mmes Ginette Duvoisin (excusée le 13 mai), Myriam Romano-Malagrifa, Fabienne Freymond Cantone (remplaçant Eric Züger les 13 mai, 17 mai et 2 juin), de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet (excusé le 13 mai), Michel Desmeules, Jacques Perrin (remplacé les 13 et 17 mai par Stéphane Rezso), Jean-François Thuillard, Alexandre Rydlo, Martial de Montmollin (excusé le 13 mai), Michele Mossi (remplacé le 2 juin par Manuel Donzé), Laurent Miéville (excusé les 13 mai et 2 juin), Daniel Ruch (remplaçant François Debluë), Olivier Mayor et Philippe Modoux, président et rapporteur. Était excusés pour l'ensemble des séances MM. Eric Züger et François Debluë.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général DGMR), Federico Molina (chef de la division planification DGMR) et Antoine Zbinden (chef projet tram axes forts DGMR). Le 28 avril 2016, l'accompagnait également M. Samuel Drognet (adjoint du chef de la division infrastructure routière DGMR). De plus lors de la visite in situ du 13 mai 2016, étaient présents pour les TL Mme Thérèse dos Santos ainsi que MM. Michel Joye (directeur), Marc Badoux (dir. adjoint), Christophe Gemelin et Samuel Barbou (chef projet tram).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances et une synthèse des travaux à la base du présent rapport ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Des investissements issus du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Ces infrastructures de transports découlent des Projets d'agglomération (PA) via lesquels la Confédération a impulsé une dynamique permettant de planifier les espaces et les équipements au niveau des zones à forte densité (agglomérations) plutôt que commune par commune. Dans ces zones urbaines densifiées en continu et qui continuent à se densifier, pour bénéficier du financement fédéral, les personnes en charge des planifications à long termes (équipements, réalisation de densité de logement, mobilité, mesures environnementales, etc.) doivent se mettre ensemble pour dégager une vision commune. Ainsi dans le canton de Vaud sont nés cinq PA, dont le PALM qui regroupe à lui seul 52% des emplois du canton et qui est voué à croître davantage. La Confédération évalue les PA selon des grilles d'évaluation qui tiennent compte du ratio coût / efficacité, mesure par mesure.

Le PALM de première génération a été déposé en 2005-2006 par les communes et le canton. Il a été validé par la Confédération, et a obtenu le cofinancement fédéral, avec la note maximale de cofinancement. Le tram dont il s'agit aujourd'hui fait partie des projets du PALM 1^{ère} génération. Dix ans après le dépôt des projets, la Confédération a accordé l'autorisation de construire le tram, suivant en cela une procédure d'autorisation des chemins de fer à l'OFT. Une autorisation entrée en force mais suspendue au traitement d'un petit nombre de recours qui pourrait retarder sa réalisation.

Le PALM a déposé un projet de 2^{ème} génération en 2012, lequel PA 2^{ème} génération a également été reçu très positivement à Berne et reçu le cofinancement des mesures dites de 2^{ème} génération. Y figurent la deuxième étape du tram et des BHNS (bus à haut niveau de service), ainsi que de la première étape du m3. Dans les discussions relatives au PA 3^{ème} génération du PALM, il s'agira d'aller chercher le cofinancement de la deuxième étape du m3, notamment.

Un projet inscrit dans la stratégie de mobilité à long terme

Ce projet s'inscrit dans la planification de la mobilité dans la zone de l'agglomération lausannoise, et notamment :

- *sur le plan ferroviaire* : le projet Léman 2030, comprenant l'adaptation du nœud ferroviaire entre Renens et Lausanne, dont les travaux pour la quatrième voie et le poste d'enclenchement de Renens ont débuté ; l'augmentation des cadences du RER vaudois au quart d'heure d'ici 2020.
- *Sur le plan routier* : le PALM englobe la mobilité par route, et a développé une approche d'accès à l'agglomération par poches, l'idée étant que le trafic soit concentré sur l'autoroute qui doit permettre de contourner l'agglomération et éviter de devoir la traverser de part en part. A cette fin, il est nécessaire d'assiner le goulet d'étranglement de Crissier, projet qui a obtenu l'assentiment du Conseil fédéral, de procéder au dédoublement de la jonction de la Blécherette, de créer la jonction de Chavannes, celle d'Ecublens et finaliser celle de Malley.

Le PALM a développé une vision générale de l'accessibilité, où il est important de faciliter l'entrée et la sortie de l'agglomération, principalement pour ceux qui n'y vivent pas. En effet, les 26 communes membres du PALM concentrent à ce jour 39% de la population et 52% des emplois du canton. Deux chiffres qui à eux seul montrent l'importance des mouvements pendulaires. Pour les TP, il s'agit notamment du LEB pour l'accès au centre-ville depuis le Gros-de-Vaud, du m1 pour la desserte des Hautes-Ecoles, du m2. Dans cette vision générale, le PALM prévoit la réalisation du m3, du tramway t1 en site propre et des bus à haut niveau de service (BHNS), lesquels nécessitent une adaptation de la chaussée afin qu'ils aient la priorité dans le trafic et ne soient pas entravés dans la circulation.

L'ensemble des réalisations du PALM, en développant l'offre, permettront d'absorber l'augmentation de la mobilité. Sans ce type de mesure, le risque de congestionner à long terme la mobilité dans l'agglomération aux heures de pointe est réel, dans un contexte où les prévisions annoncent une augmentation dans les quinze prochaines années de 70'000 habitants et 40'000 emplois dans la zone du PALM. Une croissance qui doit être accompagné des infrastructures de TP, et notamment un réseau d'axes forts, au risque sinon de tensions importantes en matière de mobilité, avec des impacts pour les habitants et pour l'économie. Une vision approuvée par la Confédération.

Tram t1 Lausanne-Renens

Ce projet a reçu l'approbation de l'OFT (Office fédéral des transports). Même si il y aura probablement des recours à cette décision, il est à ce stade important d'obtenir le financement de ce projet afin de pouvoir continuer la préparation de ce chantier important et qu'on ne connaisse pas davantage de retard une fois les procédures judiciaires closes.

Le crédit pour la participation cantonale à ce projet s'élève à 287 millions, la Confédération accordant une subvention de 80 millions, d'ores et déjà votée par les Chambres fédérales. Pour le matériel roulant et le garage-atelier, les TL (Transports publics de la région lausannoise SA) consentent à des investissements, l'Etat accordant une garantie d'emprunts.

Pourquoi un tram entre Lausanne et Renens alors qu'il y a déjà un train, des bus, le m1 ?

Dans le système de la complémentarité des modes de transports, le m1 – saturé aux heures de pointe – est avant tout le lien avec les Hautes-Ecoles, qui se développent et génèrent une mobilité digne d'une petite ville. Par ailleurs le RER Renens-Prilly-Lausanne n'a pas vocation d'offrir une desserte fine du territoire, mais consiste avant tout en une ligne d'accès à l'agglomération.

Afin que les quartiers situés entre la Place de l'Europe, qui est une importante interface de TP, et la gare de Renens, qui va connaître une augmentation de capacité, puissent se développer de manière harmonieuse, il s'agit d'offrir une offre en TP performants pour accompagner la croissance de population et d'emploi attendus. Or, la desserte actuelle pour relier le Flon à la gare de Renens, assurée par les lignes 17 et 18, est totalement saturée aux heures de pointes : avec une vitesse commerciale de seulement 10 km/h, elles transportent d'ores et déjà 7,5 millions de passagers par an alors qu'il s'agit d'absorber 4 millions de passagers de plus par an pour faire face à la densification en cours ! L'alternative de rajouter des bus sur le réseau saturé actuel serait entravant pour l'usager de la route et très peu performant.

Il apparaît que pour relier les gares des Renens et de Prilly-Malley avec l'interface du Flon, le tram est la solution la plus adéquate pour offrir la capacité et les cadences suffisantes, tout en permettant une desserte fine des quartiers qui se développent et se densifient sur son itinéraire. Construit en site propre avec priorité aux carrefours dans cette première étape, le tram aura une vitesse commerciale de 20 km/h. Sa construction est par ailleurs l'occasion de procéder à la requalification de nombreux espaces publics. Des réflexions urbanistiques et sur la qualité des espaces publics accompagnent donc ce projet.

Mesures d'accompagnement

Ce projet comprend les mesures d'accompagnement nécessaires à son fonctionnement. A Lausanne, la réalisation du tram et des BHNS va signifier la fermeture du haut de la rue de Genève qui sera entièrement dédiée au tram et la fermeture du Grand-Pont aux voitures, celui-ci étant alors réservé aux BHNS et bus TL. Pour compenser ces fermetures, la mesure d'accompagnement phare est la construction de la rampe Vigie-Gonin à Lausanne.

Les simulations de trafic montrent en effet que sans la construction de la rampe Vigie-Gonin, il y aurait de graves bouchons à Lausanne sur toute la petite ceinture. Cet élément routier est indispensable au fonctionnement général de la multi-modalité d'accessibilité au centre de Lausanne. Sous cet ouvrage, la Ville de Lausanne va construire à ses frais la Maison du livre.

Par ailleurs, il est prévu comme mesure d'accompagnement au projet que :

- à Renens, l'avenue du 14 avril soit mise à double sens pour compenser la fermeture partielle de l'avenue de Lausanne vers la gare ;
- la régulation des feux soit entièrement revue pour coordonner l'ensemble et donner la priorité aux trams et aux BHNS ;
- des mesures de limitation des nuisances des chantiers. Ainsi pour ne pas bloquer le centre-ville, la rampe Vigie-Gonin sera réalisée avant la fermeture du Grand-Pont à la circulation

BHNS : aide exceptionnelle à la réalisation de la 1^{ère} étape

Le BHNS est une solution de transport à forte capacité adapté à des axes de transports qui n'ont pas des besoins justifiant un métro ou un tram : améliorant la vitesse commerciale, il permet aussi de transporter plus de passagers.

Les BHNS relèvent des compétences communales selon la loi vaudoise sur les routes. Dans le cadre des PA de 1^{ère} génération, les communes du PALM ont demandé que la Confédération participe au financement des BHNS. Mais il y a dix ans, ce concept de BHNS peu connu a reçu un cofinancement nettement inférieur à ce qui était attendu. Il a été convenu alors entre le canton et les communes concernées que l'Etat financera la part de 20 millions non couverte par la Confédération pour créer ces voies de BHNS, la Confédération participant tout de même à hauteur de 19 millions. Un financement exceptionnel, car dès la deuxième génération des PA, la Confédération a reconnu et financé ce genre de mesures.

Etudes du développement futur du tram t1 et des BHNS

Le tram t1 ne doit pas s'arrêter à la gare de Renens. Dans la 2^{ème} étape du PALM, la Confédération a accepté de cofinancer les études pour la deuxième étape du tram en direction de Bussigny ou Villars-Ste-Croix. La part à charge du canton des études s'élève à 14 millions.

De la même manière, le Conseil d'Etat demande un montant de 5,5 millions pour cofinancer avec la Confédération les études pour les 2^{ème} et 3^{ème} étapes du réseau de BHNS.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

L'enfouissement du tram depuis l'EPSIC a-t-il été étudié, y compris l'évaluation du coût ? Est-il nécessaire de construire la rampe Vigie-Gonin ?

Quand il y a opposition dans une procédure portée par l'Office fédéral des transports (OFT), le porteur de projet doit fournir des arguments. Et il y a eu environ 130 oppositions au projet du tram, sur des problématiques foncières et environnementales, sur la place de la voiture en ville, sur l'emprise du tram sur la place de l'Europe, sur le maintien des voitures à la rue de Genève et l'enfouissement du tram, etc.

Comme la rampe Vigie-Gonin a fait l'objet d'oppositions, il a fallu étudier sa nécessité et évaluer si on pourrait s'en passer comme mesure d'accompagnement, ne serait-ce que pour des raisons de coût car il s'agit de 12,7 millions à charge du projet.

Des simulations du trafic et de report modal donc ont été faites, avec et sans cette rampe. Il ressort que dès lors qu'on fermera le Grand Pont pour les BHNS et le haut de la rue de Genève avec le tram, sans la rampe Vigie-Gonin on se retrouve avec une saturation avérée du trafic : si on favorise l'axe est-ouest par l'avenue Gonin, le sud de Chauderon puis l'avenue de Provence, on provoque des perturbations très graves du trafic sur l'axe Beaulieu – Chauderon ; à l'inverse, si on favorise l'axe nord-sud, on met l'axe St-François – Provence dans des difficultés intolérables en matière de circulation.

Le contre-argument de ne pas fermer la rue de Genève et d'enterrer le tram pour arriver à la Place de l'Europe a aussi fait l'objet d'étude. Il apparaît que :

- il est techniquement très complexe d'enfouir le tram dans un contexte où il y a le métro et le LEB qui passent sous la place de l'Europe ;
- il y aurait un surcoût de 80 millions pour le canton qui en verse déjà 286, une mesure qui aurait un coût / efficacité réduit ;
- en termes de fonctionnalité des TP en tant que tel, un enfouissement ne serait pas pertinent : arrivant en dessous du m2 et du LEB, il y aurait à la Place de l'Europe un important dénivelé qui créerait à une rupture de charge.

L'OFT a validé cette approche, puisqu'il a refusé d'entrer en matière sur cette opposition : la rampe Vigie-Gonin est une des mesures d'accompagnement nécessaire au fonctionnement du projet, avec la mise à double sens de l'avenue du 14 avril à Renens et la régulation des feux.

Où seront effectués les reboisements ?

L'autorisation de défricher a été délivrée suite à un examen attentif. Elle a fait l'objet de recours, notamment de Pro Natura. Les reboisements seront effectués pour une part sur le site, où une partie de cordon boisé sera replanté, pour le restant près de la Vallée de la Jeunesse.

Suite à une discussion avec Pro Natura, le projet a été revu, et au final la compensation sera plus importante (défrichement de 2239 m2 compensé par 2820 m2 de reboisement). De plus, pour tranquilliser ce genre d'espace et permettre à la biodiversité de reprendre ses droits, est prévue la suppression d'une liaison piétonnière.

La possibilité de passer par les voies et tunnels du m1 ou du LEB a-t-elle été étudié ?

Cela n'a pas été étudié, car on se heurte à la capacité de ces infrastructures prévues pour des trains. Le m1 est d'ores et déjà en limite de capacité avec une cadence à 5 minutes, dès lors il n'est pas faisable d'y ajouter des rames ; le LEB, actuellement à la cadence 15 minutes, doit évoluer vers des cadences à 10 voire 7 minutes 30, ce qui nous approchera de la limite de capacité des infrastructures. Et cela indépendamment de l'épineuse question de l'endroit où connecter les réseaux dans cette hypothèse.

Il existe des agglomérations où on a fermé l'hyper centre aux voitures. Qu'est-ce qui justifie qu'on maintienne un trafic de transit à Lausanne ?

Le plan de circulation est une compétence de la commune de Lausanne. Le rôle du canton est, vu les projets de tram et de BHNS et les fermetures routières y relatives, de garantir qu'ils n'entravent pas l'accessibilité à Lausanne. Ceci dit, la ceinture autoroutière ne fait pas le tour complet de Lausanne, appuyée contre le Léman, ce qui rend difficile les comparaisons.

Jusqu'où s'étendent les requalifications au frais de l'Etat ?

Les règles sont claires, les négociations financières ont été menées et font l'objet de conventions signées. Le canton prend à sa charge ce qui lui incombe, à savoir ce qui correspond au coût d'une infrastructure d'une ligne urbaine de trafic d'agglomération, assimilée à une ligne de trafic régional au sens de la loi sur la mobilité et les transports publics (art. 7 LMTP). Les frais nécessaires à l'aménagement de l'infrastructure de transport sont pris en charge par le canton, à savoir la plateforme du tram et ses équipements, et la restitution de la voirie précédente.

Depuis le début du projet du tram, il est entendu que les communes peuvent profiter de l'occasion pour intégrer des projets de requalification urbaine en dehors du périmètre du tram, dont elles financent les études et la réalisation.

Les réseaux souterrains qui doivent être déplacés à cause du tram sont pris en charge, sous déduction de la part déjà amortie qui incombe aux communes ; les extensions éventuelles réalisées simultanément sont à charge des communes et propriétaires desdits réseaux.

Tous ces travaux ont été identifiés, les 44 millions de recettes au projet correspondant à ce qui est pris en charge par les communes ou des privés. A signaler parmi ces recettes un montant de 5,5 millions pour les travaux mutualisés avec la commune de Lausanne car nécessaire et au projet de rampe Vigie-Gonin et à la Maison du livre.

Comment va se faire la mise en lot des travaux dans la procédure d'appels d'offres ?

On a procédé à un allotissement permettant aux entreprises locales d'y répondre. Concernant l'organisation, il s'agit d'une opération où la maîtrise de l'ouvrage est chez les TL, avec une forte implication des communes pour la réalisation des aménagements urbains. Certains projets sont menés par les TL, d'autres par les communes.

Que répondre aux communes éloignées qui s'inquiètent du coût de ces infrastructures qui ne concernent que les agglomérations ?

Le canton s'engage dans toutes les régions. 690 millions sont investis pour les lignes ferroviaires régionales, malgré parfois des taux de couverture très bas. A titre d'exemple, le RER ira à Grandson avec un coût pérenne supplémentaire de 13 millions par an, alors que l'on ne peut pas comparer cette ligne au tram t1 qui devrait accueillir 11,5 millions de voyageurs par an, pour un surcoût annuel de 9 millions. Si on investit dans les régions, il est normal d'investir dans l'agglomération qui génère la richesse et connaît les problèmes de saturation. C'est des équilibres et des solidarités entre régions.

Le m1 connaît des points de croisement problématiques. Qu'en est-il du tramway ?

Il y a une différence fondamentale entre le m1 et le tram : le m1 est un train, et non un tramway. Le m1 circule dans le cadre ferroviaire avec des passages à niveau ayant des barrières, ce qui n'est pas le cas du tramway. Au passage d'un carrefour, notamment pour de raisons de sécurité, l'itinéraire d'un train doit être sécurisé (barrière baissée), ce qui n'a pas le cas du tramway qui circule à vue. Dans le cadre du projet, l'OFT a demandé une claire régulation des points de croisements, qui fait partie des mesures d'accompagnement du projet (régulation de feux et des points de croisement).

Comment se fait la synchronisation entre tram et BHNS sur les tronçons et arrêts communs ?

Tant les BHNS que les trams ont des cadences élevées. Dès lors, on n'organise pas de correspondance à proprement parler : aux arrêts communs, ce sera premier arrivé sur le quai, premier reparti, étant entendu que dans ces points du réseau les arrêts sont communs entre BHNS et tram, ils ont été allongés à 70 mètres au lieu des 45 pour les arrêts de tram.

Comment est synchronisée avec les CFF la modification du pont du Galicien ?

Le projet initial prévoyait un simple mur de soutènement pour gagner sur le talus, rendu nécessaire par l'emprise du tram. Dans le cadre de la mise à l'enquête, la commune de Prilly s'est opposée à ce mur pour des raisons urbanistiques et les CFF sont intervenus sur le projet d'un point de vue structurel. Dès lors, un projet de pont a été développé, qui n'a pas encore fait l'objet d'une enquête complémentaire. A ce stade, vu l'engagement de procéder à une enquête complémentaire, la commune a retiré son opposition. Les CFF ont été associés au groupe de projet qui a étudié la variante retenue ; dans ce cadre les questions de coordination des travaux ont été prises en compte, afin que les modes d'exécution ne pénalisent pas la ligne CFF utilisée pour le fret de marchandise et par TRIDEL. Une convention a été signée avec les CFF, concernant tant les aspects de construction, de participation des CFF au financement de cet ouvrage que de propriété et obligation d'entretien à futur.

Comment se passera la cohabitation avec le service du feu ?

Les véhicules d'urgence auront la priorité, ce dont tient compte le système de régulation des feux. Avec la rampe Vigie-Gonin, ce sera plus facile d'intervenir vers l'Est. La route de Genève sera praticable pour des véhicules lourds en cas de besoin.

4. LECTURE DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

1 PRESENTATION DES PROJETS

Que signifie un prêt « conditionnellement remboursable » ?

Les prêts conditionnellement remboursables (PCR) sont sans intérêt et remboursables seulement si l'entreprise dispose d'un cash-flow excessif et commence à investir, par exemple dans de l'immobilier ou des activités accessoires, ce qui est fort peu probable, ou aliénerait les infrastructures financées par ce biais.

Ces montants apparaissent dans le bilan des TL, à l'actif le matériel et terrains acquis par ce financement, en parallèle d'un prêt au passif. Le matériel est amorti, de manière à provisionner leur renouvellement. Le prêt n'est pas amorti.

Pour les BHNS, des réseaux souterrains devront-ils être déplacés, comme pour le tram ?

Sous le tram, le maintien de canalisation est problématique en cas de besoins d'intervenir, car aucune déviation n'est possible ! Dès lors, l'option générale est de déplacer les conduites qui sont sous le tram, et dans les cas où cela n'est pas possible de créer des galeries techniques visitables, ce qui est le cas par exemple à la rue de Genève. Sous les BHNS, c'est plus souple.

2 PARTICIPATION DE L'ETAT AU FINANCEMENT DE LA REALISATION DE LA PREMIERE ETAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE LAUSANNE (FLON) ET RENENS (GARE)

Le coût de construction du tram est de 366 millions pour 4450 mètres entre le Flon et Renens Gare. En comparaison d'autres projets, comment se situe le prix de construction du tram t1 ?

Il est difficile de comparer le coût des diverses infrastructures de tramways. En effet, il y a deux générations de tram : les modernes en site propre, qui génèrent d'autres mesures d'accompagnement ; les traditionnels sur la voirie. Par ailleurs, le contexte dans lequel s'insère une telle infrastructure est déterminant quant à son coût.

<i>Tram</i>	<i>Type</i>	<i>Coût / km</i>
Zurich Hardbrücke	Ligne de 700 m	146 mios/km
Berne tram régional	Site banal	48 mios/km
Zurich West	Tram site propre	72 mios/km
Tram t1	Tram site propre	72 mios/km
Tram t1	Sans Vigie-Gonin	69 mios/km

Afin d'avoir des chiffres comparables entre projets, il s'agit de coûts nets comparables, hors taxes avec divers et imprévus, sans les frais généraux du projet, ni le matériel roulant, ni les garages-ateliers, etc. mais avec les mesures d'accompagnements. Le tram Hardbrücke à Zurich est l'infrastructure la plus chère, à cause d'un milieu urbain particulier et à la traversée de l'ensemble du réseau de voies CFF. On constate que le projet comparable de Zurich West en site protégé connaît des coûts équivalents, alors que le projet bernois sur la route en site banal revient moins cher – étant précisé qu'à l'exploitation, une ligne en site banal coûte plus cher, notamment de par le besoin d'un plus grand nombre de rames car la vitesse commerciale est inférieure. Il ressort de cet exercice que pour un tram en site propre bâti en milieu urbain, on se situe au même niveau de coûts que les autres projets de trams en Suisse.

Pour une prolongation éventuelle du tram depuis la Place de l'Europe en direction de Lutry à l'horizon 2030 – 2040, est-il exact qu'il y a deux tracés possibles ?

L'étude sommaire de faisabilité démontre que c'est possible de procéder à une extension. Le terminus à la Place de l'Europe a été positionné de manière à n'entraver aucune option de développement future. Quant aux tracés il y a deux options pour partir du Flon en direction de l'est : partir sous l'immeuble place de l'Europe 2 (où il y a CityCable) ou, et c'est l'option privilégiée à ce stade, remonter la rue Centrale puis la rue St-Martin et, vers les Retraites Populaires, partir à droite dans un tunnel qui rejoindrait le parking de Mon-Repos.

Pour calculer le coût du remplacement des réseaux souterrains à charge du projet, utilise-t-on de l'amortissement comptable ou réel ?

Un inventaire des conduites touchées par ces projets a été établi avec leurs propriétaires. En fonction de l'âge et de la nature des réseaux, leur valeur résiduelle est calculée, de manière réelle et non comptable. Le projet ne prend à sa charge que cette valeur résiduelle.

Quelle sera l'augmentation des coûts à charge des communes du bassin régional ?

La répartition des coûts entre le canton et les communes en ce qui concerne le trafic régional est réglée par la loi. Il est vrai que comme le tram en site propre relève du trafic régional, il y aura des répercussions pour les communes, amoindries par la diminution de lignes de bus urbains qui ne seront plus à leur charge. La première année d'exploitation du tram, prévue en 2023, il y aura 8,3 millions de charge pérenne pour les communes et 20 millions pour le canton. Avec ce projet, on prévoit que le taux de couverture passera de 37% à 42%, pour un volume bien entendu plus important.

Comment a été constituée la Commission immobilière des Axes forts chargée d'estimer les indemnités d'expropriation à verser aux propriétaires touchés par le projet (chapitre 2.5) ?

On se situe dans une procédure fédérale cadrée par l'art. 3 de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), mise en œuvre par l'OFT. Dès lors, c'est la Commission fédérale d'estimation qui est compétente in fine. La Commission immobilière a été constituée afin de trouver des terrains d'entente avec les propriétaires concernés, en amont de la procédure fédérale, afin de l'accélérer et créer de bonnes relations avec les riverains du projet.

Une telle commission doit être indépendante du maître de l'ouvrage. Elle a été constituée par le chef du DINF de l'époque, et est constituée de professionnels de l'immobilier qui font des estimations au vu de la valeur effective des terrains concernés. Présidée par un notaire, son secrétariat est assuré par un collaborateur retraité du SIPAL, expert foncier, et bénéficie de l'appui du chef du service du cadastre de la Ville de Lausanne. Les estimations de cette commission ont reçu l'agrément de la Commission cantonale immobilière (CCI). Dans les cas où aucune entente n'a pu être trouvée, on laisse la Commission fédérale se prononcer.

Cette commission qui a accompagné l'ensemble des expropriations a fait un travail remarquable, 84 conventions à l'amiable ayant été signées. La même commission, aguerrie, sera mandatée pour la réalisation du Tunnel du LEB soumise à la même procédure.

Qui définit le cahier des charges du matériel roulant, trams comme BHNS ?

Le cahier des charges pour le matériel roulant est de compétence et de responsabilité des TL. L'entreprise de transport doit procéder à un appel d'offre MP avec des spécificités qui figurent au cahier des charges. Concernant les spécificités, l'entreprise discute avec le département. Un des sujets par exemple est l'équipement ou non de vidéosurveillance sur ces véhicules qui circulent tard le soir.

Pour le tram, il s'agit de matériel classique : ont été choisies des rames à propulsion électrique via lignes aériennes, d'une largeur de 2m55 avec des écartements standards pour améliorer le confort et la capacité. Pour les BHNS ce sera aussi des trolleybus avec lignes aériennes. Des modes de propulsion adaptées au milieu urbain, sans bruit ni pollution.

Le matériel roulant prévu est-il un produit standard ou comparable du marché ? Sera-t-on lié à un fournisseur ?

C'est des produits standardisés mais avec des particularités. Les rames n'ont pas encore été commandées : le choix du moment de l'appel d'offre du matériel roulant est important, car il ne faut ni que le matériel arrive trop tard, ni qu'il soit livré trop tôt et qu'on se trouve à entretenir du matériel qui ne roule pas.

Il est initialement prévu d'acquérir dix rames. Des rames supplémentaires sont déjà prévues vu l'extension prévue en direction de Bussigny. L'appel d'offre prévoit-il de pouvoir procéder à la construction de rames supplémentaires liées à l'extension du tram ?

C'est prévu dans l'appel d'offre.

Le garage-atelier est-il dimensionné de manière à pouvoir faire face à l'augmentation du nombre de rames attendu ?

Le garage-atelier est conçu de manière à pouvoir s'adapter au nombre de rames attendues. Ce site peut assumer cette la fonction de garage et d'atelier pour l'ensemble des véhicules y compris son extension jusqu'à Villars-Ste-Croix et la cadence maximale à 4 minutes. En cas de création d'autres lignes (en direction de Lutry par exemple), il ne sera plus suffisant mais pourrait être transformé en pur atelier, les fonctions de garage pouvant être transférée dans le dépôt actuel des TL à Perrelet, sur des surfaces actuellement louées à des tiers.

Quels seront les horaires d'exploitation du futur tram ?

Le tram aura un horaire d'exploitation large tôt le matin – tard le soir, avec exploitation nocturne pas exclue, dont le détail n'est pas connu.

Connaît-on l'impact sur l'effectif du personnel des TL et la charge d'entretien de l'infrastructure ferroviaire ?

Concernant les ETP supplémentaire, cela est un élément en main des TL, pour une exploitation en 2023. Le calcul des indemnités a été fait, prenant en compte les charges d'exploitation sur la base d'horaires indicatifs. Concernant les effectifs, d'expérience on sait qu'un véhicule qui tourne nécessite entre 2,5 et 2,7 ETP. Avec dix véhicules, on a un ordre de grandeur de 30 ETP.

Dans le cas du métro, une société ad hoc a construit, avant que l'exploitation soit confiée aux TL. Est-ce une exception ici ?

A l'époque il y avait trois sociétés : le LO, le TSOL et les TL. Aujourd'hui, les trois sociétés ont fusionné dans les TL, qui disposent ainsi d'une cellule de 15 à 20 personnes spécialisées dans la conduite des grands projets. C'est cette cellule qui gèrera ces chantiers.

3 PARTICIPATION DE L'ETAT AU FINANCEMENT DES AMENAGEMENTS ROUTIERS DE LA PREMIERE ETAPE DU RESEAU DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE L'AGGLOMERATION LAUSANNE – MORGES

La participation de 20 millions de l'Etat pour les BHNS est-elle exceptionnelle ? Ne crée-t-on pas un précédent, ce genre d'infrastructures étant usuellement à charge des communes ?

Lorsque le PALM a déposé ses projets de première génération, les BHNS étaient inconnus de la Confédération, qui n'a donc pas participé à leur cofinancement à la hauteur attendue. La Confédération a revu son approche des BHNS dans l'évaluation des PA de 2^{ème} génération.

Le Conseil d'Etat propose que le canton se substitue à la Confédération pour cette première étape, de manière exceptionnelle, afin de ne pas bloquer les communes dans la réalisation de cette première étape des BHNS. Le montant de 20 millions fait partie des préfinancements issus des provisions RPT. A l'avenir, c'est les règles ordinaires qui s'appliqueront, dans le cadre où le canton a rétabli les subventions aux routes cantonales en traversée de localité. C'est via le régime ordinaire de la LRou, et dans des proportions certes moindres, que le canton subventionnera les BHNS.

4 ETUDES DE LA DEUXIEME ETAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE RENENS (GARE) ET BUSSIGNY – VILLARS-SAINTE-CROIX

Il est prévu que le tram continue en direction de Villars-St-Croix, le BHNS direction Bussigny ouest. Pourquoi n'est-ce pas l'inverse, sachant que dans le bas de Bussigny il y a une plus grande densité de population que du côté de Cocagne où passe le tram ?

Cette question s'est posée au stade des études préliminaires des axes forts. S'il ne faut pas se focaliser sur la clientèle actuelle, mais sur la clientèle potentielle compte tenu de l'ensemble des densifications attendues dans ce secteur, la capacité effective de créer un site propre pour un tram est un point essentiel : pour aller jusqu'à Bussigny ouest avec un tram, il faudrait procéder à des expropriations conséquentes et des démolitions. A contrario, le BHNS a la capacité de franchir un tronçon hors site propre si nécessaire.

Un TP performant comme le tram pour relier une zone comme Villars-Sainte-Croix qui n'est pas identifiée comme un pôle majeur de développement du canton est-il adéquat ?

C'est l'enjeu de la deuxième étape, pour laquelle un crédit d'étude est demandé. A ce stade des réflexions, deux terminus possibles sont identifiés : soit Bussigny – Cocagne, soit Croix

de Péage à Villars-Ste-Croix. Le différentiel de coût d'infrastructure entre les deux options n'est pas négligeable (150 millions versus 181 millions), sans compter les coûts d'exploitation, une extension jusqu'à Villars-Ste-Croix pouvant signifier une baisse du taux de couverture au détriment de tous si la fréquentation est trop faible, avec un surcoût annuel pour le seul canton évalué à 1 millions.

Toutefois, si on construit le terminus du tram à Bussigny – Cocagne, le développement à futur du tram vers Villars-Ste-Croix ne sera pas possible. Un élément qui pousse à Contrario à développer un terminus à Villars-Ste-Croix. En effet, l'arrêt Bussigny-Cocagne est en pente de 3% à 4% : une pente acceptable pour un arrêt mais contraire aux normes pour un terminus où le conducteur doit sortir d'une cabine de conduite pour aller à l'autre, sans risque que le tram ne roule. Donc si on crée le terminus à Bussigny-Cocagne, il faudra faire un important terrassement, et on serait dès lors trop bas pour franchir l'autoroute. Pour le prolonger il faudrait alors remonter la ligne, interrompre l'exploitation du terminus pendant les travaux, franchir l'autoroute, etc. pour continuer la ligne vers Villars-Ste-Croix.

Il s'agira dès lors d'une appréciation fine à faire, en lien avec les communes de l'ouest lausannois. Pour prolonger la ligne de tram jusqu'à Villars-Ste-Croix, il faudrait que la commune joue le jeu de la potentialisation du nombre d'emploi utilisant des TP. Ces questions seront analysées en lien avec les autorités locales grâce au crédit d'étude demandé.

Vu les procédures judiciaires liées à la première étape du tramway, la deuxième étape devrait être raccrochée le plus vite possible à la première étape.

La cheffe du DIRH partage ce vœu mais appelle à la prudence. Ce scénario peut se réaliser si les études et discussions avec les communes vont bon train, et surtout s'il n'y a pas d'oppositions majeures. C'est un scénario fragile. Cela étant, la première étape du tram est adjugée par lots et son extension future est prévue sur le même principe : il y aura dès lors des installations de chantiers tout au long, et on ne peut partir du principe qu'un chantier général aura moins de nuisance qu'un chantier par étapes.

5. EXAMEN DES PROJETS DE DÉCRETS

5.1. PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AUX TRANSPORTS PUBLICS DE LA RÉGION LAUSANNOISE SA (TL) UN PRÊT CONDITIONNELLEMENT REMBOURSABLE DE CHF 286'835'000, UN PRÊT SANS INTÉRÊTS DE CHF 15'970'000 ET UNE GARANTIE D'EMPRUNT DE CHF 104'584'000 POUR LE FINANCEMENT DE LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT AINSI QUE LE PRÉFINANCEMENT PARTIEL DE LA PART FÉDÉRALE DE LA RÉALISATION DE LA PREMIÈRE ÉTAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE LAUSANNE (FLON) ET RENENS (GARE)

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

Concernant la durée du prêt un prêt sans intérêts aux TL pour le préfinancement partiel de la contribution de la Confédération, il est précisé que cette dernière remboursera ces montants à l'issue des travaux, une fois les décomptes terminés. Cela devrait durer deux à trois ans.

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 4

L'article 4 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 5

L'article 5 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 6

L'article 6 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

Le projet de décret tel qu'il ressort de l'examen par la commission est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

5.2. PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ÉTAT UN CRÉDIT D'INVESTISSEMENT DE CHF 20'000'000 POUR LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT AU FINANCEMENT DES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS DE LA PREMIÈRE ÉTAPE DU RÉSEAU DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE – MORGES

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

Le projet de décret tel qu'il ressort de l'examen par la commission est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

5.3. PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AUX TRANSPORTS PUBLICS DE LA RÉGION LAUSANNOISE SA (TL) UN PRÊT CONDITIONNELLEMENT REMBOURSABLE DE CHF 14'000'000 POUR LES ÉTUDES DE LA DEUXIÈME ÉTAPE DU TRAMWAY T1 ENTRE RENENS (GARE) ET BUSSIGNY – VILLARS-SAINTE-CROIX

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

Le projet de décret tel qu'il ressort de l'examen par la commission est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

5.4. PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ÉTAT UN CRÉDIT D'ÉTUDE DE CHF 5'500'000 POUR LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT AUX ÉTUDES DES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS DES DEUXIÈME ET TROISIÈME ÉTAPES DU RÉSEAU DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE – MORGES

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

Le projet de décret tel qu'il ressort de l'examen par la commission est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

6. RAPPORT DU CONSEIL D'ÉTAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT VALÉRIE SCHWAAR ET CONSORTS POUR UN SIGNE CLAIR DE L'ÉTAT EN FAVEUR DES SYSTÈMES DE TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMÉRATION EFFICACES

Position de la postulante

L'objectif du postulat est de réfléchir au financement des divers types de TP. En effet, la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) introduit à l'art. 7, al. 3 une distinction entre les lignes de trafic régional et les lignes de trafic urbain, en stipulant que « *sont assimilées aux lignes de trafic régional, [...] les lignes de trafic urbain en site propre* ».

Si on assimile les lignes de trafic urbain en site propre à des lignes de trafic régional, la postulante estime que le statut des BHNS n'est dès lors pas clair dans la LMTP : s'agit-il de lignes en site propre électives au statut de trafic régional ou non ? La postulante prend note de l'explication du Conseil d'Etat concernant le financement des BHNS, assimilés à des modes de TP urbains classiques, au même titre qu'une ligne de trolleybus des tl.

Position du Conseil d'Etat

Ce postulat a été déposé à un moment où il s'agissait de clarifier le mode de financement des BHNS au stade de projets. Dans le cadre de cet EMPD, il a pu être clarifié que peut être considéré comme ligne de trafic régional tout mode de transport qui circule en site propre et dont l'infrastructure est propriété de l'exploitant, un critère déterminant pour affecter une ligne au trafic régional. En effet, les lignes de trafic comme le LEB, le m1 et le m2, ainsi que le tramway t1 ont en commun de nécessiter des infrastructures propres qui sont remises à l'exploitant, dans le cas présent aux tl.

Pour les BHNS, tel n'est pas le cas : les routes sur lesquelles vont circuler ces bus nécessitent d'adapter la voirie, mais il n'y a pas de transmission à l'exploitant de la route, qui restera propriété du canton, respectivement des communes. Le tramway sera donc considéré comme ligne de trafic régional avec les règles de financement qui en découlent, les BHNS comme des lignes de trafic urbain.

Discussion générale

La postulante ne conteste pas la position du Conseil d'Etat, mais constate que poser qu'une ligne est « *en site propre* » lorsque l'infrastructure appartient à la compagnie de TP ne figure pas dans la loi, le sens commun de « *en site propre* » étant que la voie utilisée par le transport n'est pas utilisée par d'autres types de transports. A l'occasion d'un toilettage de la LMTP, ce point pourrait être précisé, dans la loi ou son règlement, vu que les BHNS vont se développer et que les intérêts financiers du canton et des communes ne sont pas les mêmes.

Ceci étant dit, la discussion met en exergue :

- que la distinction entre les lignes qui nécessitent une infrastructure lourde dont l'entreprise de transport est propriétaire et celles qui circulent sur la voirie existante est claire ;
- à contrario, que la frontière entre un BHNS et une ligne de trolleybus classique avec des tronçons réservés n'est pas nette : si on assimile les BHNS au trafic régional on aurait beaucoup de difficultés à fixer des critères.
- une voie réservée à des bus peut être utilisée par d'autres modes de transports (taxis, vélos, bus normaux), ce qui ne sera jamais le cas d'un site propre de train, tram ou métro.

Vu de l'intérêt des BHNS est-il envisagé une modification de la loi afin de favoriser ce mode de transport, de le faire évoluer vers une reconnaissance de trafic régional ?

L'équilibre actuel veut que les lignes d'intérêt régional ayant un fort potentiel de délestage des TIM et concernant l'ensemble soient financées en commun. Ainsi, toutes les communes du bassin de transport vont participer au financement de l'exploitation du tramway t1. La création de lignes de BHNS est impulsée par un cofinancement fédéral et cantonal des aménagements routiers nécessaires à leur implémentation.

La pratique actuelle est juste et pertinente : si on associait ces lignes à du trafic régional, l'ensemble des communes du bassin de transport devraient participer au financement de leur exploitation, ce qui risquerait à juste titre de freiner leur développement.

N'y a-t-il pas un risque que les communes favorisent les infrastructures lourdes, pour lesquelles le canton met la main à la poche ?

La tentation existe, mais la Confédération arbitre ces questions, le canton ne cofinçant que si la Confédération y participe également. Car dans son examen la Confédération procède pour toutes les demandes à une évaluation coût-efficacité, avec au final l'objectif de mettre en place le bon mode de transport au bon endroit.

Le canton veille également à une bonne politique des investissements, qui doit être cohérente. Par exemple, le m2 n'est à ce jour pas prolongé jusqu'au Chalet-à-Gobet car il n'y a pas la densité d'activités et d'habitants qui le justifie, mais la possibilité de le prolonger est préservée si cela devait devenir pertinent.

Vote de recommandation

A l'unanimité des 14 députés présents, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.

Oron-la-Ville, le 7 juin 2016

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

**sur la stratégie de soutien économique du Canton de Vaud aux Alpes vaudoises
pour les années 2016–2023 (projet " Alpes vaudoises 2020 ")**

et

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

**accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 10'198'820 pour co-financer les projets
d'enneigement mécanique de Bretaye-Gryon phase II,
d'installation du tapis roulant pour skieurs Chaux-Gryon,
de modernisation du télésiège débrayable Conche-Mi Laouissalet,
de modernisation du télésiège débrayable Laouissalet-Meilleret,
portés par Télé Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD SA)**

et

**accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 2'544'000 pour co-financer les projets
d'installation du tapis roulant pour skieurs de Plan-Praz,
d'installation du tapis roulant pour skieurs du Tobogganing Park,
d'installation du tapis roulant pour skieurs de la Droséra,
d'enneigement mécanique des Mosses,
portés par Télé Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA (TLML SA)**

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LES POSTULATS

**Philippe Grobéty et consorts – " En faveur d'un soutien à l'économie touristique de montagne "
(11_POS_291)**

**Martial de Montmollin et consorts – " Pour une politique plus durable pour le tourisme dans les
Alpes vaudoises " (14_POS_082)**

et

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL AUX INTERPELLATIONS

Alexis Bally – " Alpes 2020 - investir là où il n'y a plus de neige ? " (13_INT_163)

Anne Baehler Bech – " Qui payera les 600 millions d'Alpes vaudoises 2020 ? " (13_INT_162)

Olivier Epars – " Le projet Alpes 2020 est-il réalisable ? " (13_INT_154)

TABLE DES MATIÈRES

1	RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA STRATEGIE DE SOUTIEN ECONOMIQUE DU CANTON DE VAUD AUX ALPES VAUDOISES POUR LES ANNEES 2016-2023.....	4
1.1	Préambule.....	4
1.2	Stratégie de soutien aux Alpes vaudoises proposée par le Conseil d'Etat pour les années 2016-2023.....	4
1.2.1	<i>Mobilité.....</i>	<i>4</i>
1.2.2	<i>Tourisme 4-saisons.....</i>	<i>5</i>
1.2.3	<i>Hébergement.....</i>	<i>6</i>
1.2.4	<i>Remontées mécaniques, enneigement artificiel et Bonus LAT.....</i>	<i>7</i>
1.2.5	<i>Mesures d'accompagnement environnementales.....</i>	<i>8</i>
2	EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS.....	10
2.1	Mesures de la première étape " 2016–2017 " - Volet Remontées et enneigement mécaniques.....	10
2.2	Domaine skiable Les Diablerets – Meillerets – Villars – Gryon.....	10
2.2.1	<i>Enneigement mécanique Bretaye-Gryon phase II.....</i>	<i>10</i>
2.2.2	<i>Tapis roulant pour skieurs Chaux-Gryon.....</i>	<i>10</i>
2.2.3	<i>Télésiège débrayable Conche–Mi Laouissalet.....</i>	<i>10</i>
2.2.4	<i>Télésiège débrayable Laouissalet-Meilleret.....</i>	<i>10</i>
2.3	Domaine skiable de Leysin – Les Mosses – La Lécherette.....	10
2.3.1	<i>Tapis roulant pour skieurs Plan-Praz.....</i>	<i>11</i>
2.3.2	<i>Tapis roulant pour skieurs Tobogganing Park</i>	<i>11</i>
2.3.3	<i>Tapis roulant pour skieurs Droséra.....</i>	<i>11</i>
2.3.4	<i>Enneigement mécanique Les Mosses.....</i>	<i>11</i>
2.4	Récapitulatif des coûts des projets et de leur financement.....	11
2.5	Conditions pour l'éligibilité des mesures	11
2.6	Conditions pour la libération des subventions.....	12
3	MODE DE CONDUITE DU PROJET.....	12
4	REPONSES AUX INTERVENTIONS PARLEMENTAIRES	12
5	CONSÉQUENCES.....	18
5.1	Conséquences sur le budget d'investissement.....	18
5.2	Amortissement annuel.....	18
5.3	Charges d'intérêt.....	18
5.4	Personnel.....	19
5.5	Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	19
5.6	Conséquences sur les communes.....	19
5.7	Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	19
5.8	Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	20
5.9	Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	20
5.10	Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	20

5.11	Découpage territorial (conformité à DecTer).....	20
5.12	Incidences informatiques.....	20
5.13	RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	20
5.14	Simplifications administratives.....	20
5.15	Protection des données.....	20
5.16	Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	21
6	CONCLUSION.....	21

1 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA STRATEGIE DE SOUTIEN ECONOMIQUE DU CANTON DE VAUD AUX ALPES VAUDOISES POUR LES ANNEES 2016-2023

1.1 Préambule

Le Conseil d'Etat a traité le rapport Alpes vaudoises 2020, déposé par les acteurs locaux en juillet 2013. Il a relevé les qualités du rapport et salué la stratégie de diversification touristique qu'il préconise. S'il est un constat unanimement partagé en lien avec le devenir socio-économique des Alpes vaudoises, c'est d'accompagner leur transition vers un avenir moins dépendant du ski. Partant de ces prémisses, le Conseil d'Etat a souhaité fixer des priorités dans le choix des investissements à réaliser. Il a notamment extrait les priorités infrastructurelles, et dès lors financières, en lien avec les besoins de transport attestés dans la région, avec la pérennisation des équipements de sports d'hiver, ainsi qu'avec les impératifs des Jeux olympiques de la jeunesse de 2020 (JOJ2020) qui se dérouleront dans le Canton, cela dans le respect des principes des trois piliers (économique, social, environnemental) du développement durable et de la politique financière de l'Etat.

Le présent rapport a pour objectif de présenter la stratégie de soutien économique du Canton de Vaud aux Alpes vaudoises pour les années 2016–2023 et de proposer une ligne cantonale en matière d'infrastructures de mobilité, de tourisme 4-saisons, d'hébergement, de remontées mécaniques et de mesures environnementales, toutes cinq thématiques indissociables pour relever les défis structurels de l'économie des Alpes vaudoises. Cette ligne cantonale permet d'appréhender de manière factuelle la définition de mesures priorisées et hiérarchisées, ainsi que les outils financiers permettant de les soutenir. Le rapport et l'EMPD répondent également aux interventions parlementaires, déposées entre 2011 et 2014, en lien avec le dossier des Alpes vaudoises et leur devenir.

En regard des retards d'investissements à combler pour répondre aux critères à la fois quantitatifs et qualitatifs permettant d'assurer une offre compétitive dans les Alpes vaudoises, l'EMPD propose une première série de décrets d'investissements permettant de co-financer les projets en matière de modernisation/rationalisation des remontées mécaniques, ainsi que d'enneigement artificiel.

1.2 Stratégie de soutien aux Alpes vaudoises proposée par le Conseil d'Etat pour les années 2016-2023

Le postulat qui préside à la stratégie de soutien aux Alpes vaudoises proposée par le Conseil d'Etat est celui d'une région touristique qui a la taille critique lui permettant de conjuguer des attractions phares avec une offre globale diversifiée. Ce postulat repose sur un potentiel en matière de mise en réseau, cela tant au niveau de l'offre issue des différentes destinations de la région, que sur le plan du management touristique. Par une bonne coordination du développement et de la promotion, par des complémentarités valorisées à l'échelle de l'ensemble de la région ainsi que par une mobilité facilitée, les Alpes vaudoises sont à même de proposer aux hôtes un espace de villégiature particulièrement attractif, leur permettant de découvrir chaque station, avec son caractère propre et ses produits spécifiques en toute saison.

Pour rendre la lecture du présent document plus aisée, le Conseil d'Etat propose de considérer chaque thématique – mobilité, tourisme 4-saisons, hébergement, remontées mécaniques et enneigement, ainsi que mesures environnementales - selon une logique différenciée, mais appartenant à la même vision et dynamique globale. Pour chacune de ces thématiques, une brève description des modèles de financement sera donnée. Celui concernant la thématique remontées mécaniques et enneigement, objet des projets de décrets, sera commenté de manière plus détaillée.

1.2.1 Mobilité

Constat

En matière de mobilité, l'accessibilité routière est de bonne qualité. La desserte par transports publics est également satisfaisante. Des moyens importants sont engagés par la Confédération et le canton pour rénover l'infrastructure et le matériel roulant. L'offre ferroviaire est complétée par un réseau régional d'autobus. Le développement de la mobilité locale est du ressort des communes, tant pour les aménagements routiers que pour la desserte par transports publics.

Stratégie

La stratégie en matière de mobilité est de poursuivre l'amélioration de l'offre, de réaliser un saut qualitatif en optimisant la connexion de l'offre touristique aux transports publics et de renforcer les interfaces multimodales, autant en fonction des enjeux socio-économiques généraux, que des enjeux spécifiques liés au tourisme.

Objectif

L'objectif est de valoriser la mobilité en tant que facteur d'attractivité pour les Alpes vaudoises et de les positionner en tant qu'"Espace de mobilité" utile à la promotion de ses offres et produits.

Mesures

Un projet phare à moyen terme a été retenu par le Conseil d'Etat : il s'agit du prolongement du chemin de fer Aigle–Leysin (AL) jusqu'à une nouvelle gare de Leysin, située au centre de gravité de la station, à la Place Large, soit au départ des remontées mécaniques de la Berneuse. Ce projet est en phase d'étude pour en déterminer la faisabilité et le rapport "coût/efficacité".

Les routes cantonales font l'objet d'améliorations constantes. D'autres mesures en matière de mobilité sont prévues et relèvent davantage de l'ajustement ainsi que de l'optimisation de l'offre existante. Elles pourront être traitées dans le cadre du processus de commande habituel (offre, horaires).

Modèle financier

Les routes cantonales sont financées par le budget d'investissement cantonal. Les projets d'infrastructure ferroviaire, tels le prolongement de l'AL, peuvent bénéficier de contributions de la Confédération prélevées sur le nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le matériel roulant ferroviaire est financé par des garanties d'emprunt accordées par la Confédération, cas échéant par le canton. Les charges financières de ces emprunts peuvent être subventionnées par la Confédération et le canton selon les règles applicables au financement du secteur du trafic régional des voyageurs.

1.2.2 Tourisme 4-saisons

Constat

La diversification touristique, indispensable pour assurer la transition vers une économie s'affranchissant progressivement du "tout au ski", repose sur la recherche de positionnements clairs, ainsi que sur des offres de qualité et complémentaires entre les différents sites. Cette complémentarité a pour corollaire une certaine spécialisation visant à élargir, qualitativement et quantitativement, la palette des offres, tout en réduisant la concurrence interne entre les acteurs, afin de pouvoir répondre à une pluralité de demandes.

Stratégie

La stratégie en matière de diversification est de renforcer l'attractivité globale de la région par une offre touristique cohérente et de qualité, répondant à des demandes ciblées.

Objectif

L'objectif est une augmentation des taux de fréquentation, avec pour effet une évolution positive du chiffre d'affaires touristique.

Mesures

Les mesures de diversification sont intégrées dans une planification roulante. Les dossiers sont

présentés au canton lorsque l'état de maturité des projets est jugé comme suffisant. Dans tous les cas, les mesures soutenues doivent permettre une lisibilité et une attractivité accrues de l'offre par des produits renouvelés et mis en réseau, ainsi que des chaînes de services valorisées.

Les projets soutenus peuvent être consultés en ligne en suivant le lien : <http://www.vd.ch/Alpes-vaudoises>.

Modèle financier

Les projets de diversification touristique sont d'ores et déjà éligibles à un soutien au titre de la Loi sur l'appui au développement économique (LADE) - projets régionaux (art. 22 Etudes, art. 23 Mesures organisationnelles ou manifestations, art. 24 Infrastructures). Le modèle financier retenu par le Conseil d'Etat est d'intensifier le soutien aux mesures de diversification en sollicitant de manière plus importante la part de financement à fonds perdu pour les infrastructures, ceci en valorisant de manière optimale les enveloppes financières dédiées par la Loi fédérale sur la politique régionale (LPR).

Pour les infrastructures structurantes nécessitant des financements hors budget ordinaire LADE (par exemple pour les centres sportifs), le Conseil d'Etat évaluera la pertinence de passer par la voie d'EMPD. L'état de maturité de ces mesures ne rend toutefois pas encore possible l'élaboration détaillée d'un plan de financement.

1.2.3 Hébergement

Constat

La situation difficile du secteur de l'hébergement de montagne est grandement due à l'obsolescence, de plus en plus rapide, des produits hôteliers. Par ailleurs, les établissements de montagne sont historiquement confrontés à une saisonnalité qui influence fortement les marges et les taux d'occupation. Pour inverser la tendance, il est indispensable d'adapter et d'améliorer la qualité de l'offre d'hébergement pour répondre à la demande de la clientèle, d'augmenter la quantité de lits pour atteindre la taille critique et améliorer les taux d'occupation. Cet impératif est d'autant plus prégnant des suites de l'entrée en vigueur du nouveau régime légal concernant les résidences secondaires.

Stratégie

En matière d'hébergement, la stratégie du Conseil d'Etat est de favoriser la restructuration de l'offre et sa mise en adéquation avec les demandes des différentes catégories d'usagers (principalement les classes moyennes et les familles), cela par le biais de conditions-cadre réadaptées.

Objectif

L'objectif est de favoriser le retour d'un parc hôtelier attractif, de qualité, répondant à une demande ciblée. L'attractivité retrouvée doit diminuer l'effet " saisonnalité " et favoriser l'augmentation du taux d'occupation et des nuitées.

Mesures

Les mesures sont intégrées dans une planification roulante. Les dossiers sont présentés au canton lorsque l'état de maturité des projets est jugé comme suffisant. Dans tous les cas, l'accent sera mis sur l'encouragement d'investissements portant sur la productivité, la réduction des coûts, la diversification et l'allongement saisonnier.

Les projets soutenus peuvent être consultés en ligne en suivant le lien : <http://www.vd.ch/Alpes-vaudoises>.

Modèle financier

Le Conseil d'Etat a rendu éligibles les projets d'hébergement touristique de montagne à un soutien sous l'égide de la Loi sur l'appui au développement économique (LADE) - projets régionaux (art. 22 Etudes, art. 23 Mesures organisationnelles ou manifestations, art. 24 Infrastructures). Le

modèle financier a été élaboré en étroite coordination avec la Société suisse de crédit hôtelier (SCH). Il prévoit, au titre de l'art. 24 LADE, un soutien au maximum de 20 % sous la forme de prêts sans intérêts et de 10 % en aides à fonds perdus, ceci en coordination avec les outils de soutien financier fédéraux (LPR et prêts de la SCH).

1.2.4 Remontées mécaniques, enneigement artificiel et Bonus LAT

Constat

Le marché mondial du ski est saturé et, selon les prévisions de Remontées mécaniques suisses (RMS), la situation ne va pas s'améliorer dans les années à venir. Les chiffres publiés par RMS (Octobre 2014) font état d'une baisse des ventes de cartes journalières de 6 % dans les stations suisses. C'est le bilan le plus mitigé depuis 10 ans. RMS explique cette baisse, entre autres, par les alternatives au ski et au snowboard qui se sont multipliées ces dix dernières années (randonnées en raquette et à ski, "wellness", etc.). RMS relève également que la Suisse a perdu des parts de marché par rapport à ses voisins. La concurrence est ainsi très rude. Malgré tout, il est inimaginable à l'heure actuelle d'abandonner totalement le ski dans les Alpes vaudoises qui reste une composante structurante dans un modèle économique de transition.

Stratégie

Le Conseil d'Etat propose de poursuivre la stratégie de transition (fiche R21 du PDCn – 15.06.2013) vers un tourisme moins dépendant de la neige en portant les efforts sur la rationalisation dans l'aménagement et la gestion des domaines skiables, avec des différences d'intensité et des spécialisations en fonction des potentiels des différents domaines.

Objectif

Bien qu'il s'agisse de sortir progressivement du modèle d'affaires du "tout au ski", il faut garder à l'esprit que le ski reste actuellement un élément central de l'offre touristique de l'ensemble des Alpes vaudoises. Le tourisme hivernal doit demeurer économiquement et touristiquement solide pour permettre la mise en oeuvre progressive des mesures de diversification.

Mesures

En matière de mise en oeuvre, et afin d'être opérationnel notamment pour les JOJ2020, le Conseil d'Etat propose une liste de mesures priorisées et hiérarchisées, dont la réalisation de la première étape "2016-2017" fait l'objet des présents projets de décrets. A relever que la liste retenue par le Conseil d'Etat prend en compte des projets réalisés depuis le dépôt du rapport Alpes vaudoises 2020 par les acteurs locaux le 11 juillet 2013.

L'approche proposée est de favoriser les mesures qui augmentent l'attractivité ou encore la connectivité entre stations. Dans tous les cas, la plausibilité technique et environnementale doit être jugée comme suffisante, ce sur la base des données à disposition. Le résultat attendu est de pouvoir bénéficier de domaines skiables attractifs, dotés d'infrastructures de remontées mécaniques modernes et rationnelles, ainsi que d'un enneigement mécanique adéquat. Cet objectif requiert un soutien financier approprié aux sociétés atteignant une masse critique suffisante pour assurer leur viabilité à long terme.

Le masterplan des domaines skiables – tel que validé par le Conseil d'Etat – est consultable sur le site internet www.vd.ch/Alpes-vaudoises.

Le tableau des mesures retenues par le Conseil d'Etat pour les années 2016–2023, ainsi que la planification de ces dernières sont remis en annexe. A relever que la liste des mesures retenues en l'état ne présage en rien de leur faisabilité économique, financière, territoriale, environnementale et technique. Des analyses, approfondissements et/ou enquêtes préliminaires, doivent être conduits pour affirmer leur faisabilité.

Modèle financier et Bonus LAT

Le modèle financier proposé par le Conseil d'Etat est d'intervenir, au niveau du canton, exclusivement avec une aide à fonds perdu (AFP), selon une typologie et des taux d'intervention faisant l'objet d'une modulation en fonction d'un bonus (" Bonus LAT ") si la commune procède au dézonage exigé par le Plan directeur cantonal (PDCn).

Le Conseil d'Etat a prévu que l'octroi du Bonus LAT soit conditionné à la signature d'une convention entre les Communes de Château-d'Oex, Gryon, Leysin, Ollon, Ormont-Dessus, Ormont-Dessous, Rossinière et Rougemont, chacune représentée par sa Municipalité, d'une part, et le Département du territoire et de l'environnement ainsi que le Département de l'économie et du sport, d'autre part. Si une des communes devait ne pas signer la convention, cette dernière reste valable pour celles qui l'ont signée. Dite convention portera sur l'engagement des communes concernées à atteindre les objectifs de dézonage. Le Conseil communal devra en outre autoriser la Municipalité à signer la convention. Le non-respect des objectifs fixés dans la convention par une commune entraîne l'obligation pour celle-ci de rembourser la majoration Bonus LAT en fonction de la part non réalisée des objectifs.

Les communes des Alpes vaudoises concernées par le projet " Alpes vaudoises 2020 " ont opté pour une convention unique signée par l'ensemble des communes. La convention définit pour chaque commune une surface de zone à bâtir qui doit être rendue à la zone agricole ou à l'aire forestière. Chaque commune s'engage à adopter un plan d'affectation dans ce sens jusqu'au 15 novembre 2016.

Le Conseil d'Etat prévoit que les terrains dézonés dans ce cadre alimentent la réserve cantonale pour les projets stratégiques du canton et des communes.

Dans son modèle, le Conseil d'Etat a décidé qu'aucune autre aide étatique cantonale autre que celles émanant du présent modèle de financement ne serait accordée aux sociétés de remontées mécaniques en matière de domaines skiables. Exception faite des prêts fédéraux pouvant être octroyés par le biais de la LPR, mais qui devront alors être intégralement garantis par les communes. Cependant, ceci dans le cadre d'un taux d'intervention maximal des aides publiques plafonné à 72 %.

Pour financer ce programme, le Conseil d'Etat propose des aides à fonds perdu à hauteur de CHF 46 millions. Ces aides seront libérées par le biais d'EMPD successifs, en fonction de l'état de maturité des mesures. Il s'agit notamment de mesures conformes à l'affectation du terrain. En effet, la délivrance d'autorisations, tant fédérales que cantonales, pour des installations à câbles, de l'enneigement mécanique, des pistes de ski ou toute autre infrastructure ne pourra être réalisée que si l'affectation du terrain le permet.

La première étape de réalisation " 2016–2017 " fait l'objet des présents projets de décrets. Le modèle financier des mesures de ces derniers est développé au chapitre 2.4 (Récapitulation des coûts des projets et de leur financement).

1.2.5 Mesures d'accompagnement environnementales

Par mesures environnementales, il faut entendre les mesures effectives en faveur de la faune, de la nature et du paysage (y.c. forêt) qui sont prises pour chaque projet, au titre de mesures de remplacement ou de compensation pendant les phases de chantier, les mesures correctives éventuelles (intégration paysagère) ainsi que les mesures d'accompagnement pendant les phases d'exploitation (telles que surveillance des milieux, prévention des dérangements, délimitation de zones de tranquillité de la faune pendant la période la plus sensible, préservation des paysages emblématiques, etc.).

Constat

Les Alpes vaudoises présentent une qualité paysagère élevée. Elles jouent également un rôle considérable pour la préservation de la diversité biologique, en abritant de nombreux milieux naturels et espèces végétales et animales, dont une part importante est rare ou menacée.

Même si, tout intérêt pris en compte, il est impossible – au vu du développement touristique souhaité par les communes de la région – d'éviter ponctuellement des atteintes à des paysages, des milieux ou des espèces protégées, la prise en compte de ces valeurs, leur préservation, voire leur restauration sont une condition sine qua non pour rallier l'ensemble des acteurs à la priorisation et à l'acceptation des mesures proposées par le Conseil d'Etat.

Stratégie

La stratégie est de considérer les valeurs des Alpes vaudoises (qualité paysagère, diversité biologique, espèces végétales et animales rares ou menacées) comme un des éléments de base de leur attractivité touristique en toute saison et ainsi d'en tenir compte très en amont, d'une part dans l'élaboration des planifications, d'autre part dans celle des projets.

Objectif

Préserver à long terme, voire restaurer, tant que faire se peut, les composantes naturelles et paysagères des Alpes vaudoises. Cet objectif est d'autant plus important dans les sites sensibles au bénéfice d'une protection ancrée dans la Constitution, comme les sites marécageux ou les marais, où seules des interventions qui servent à la protection des milieux sont légalement admises.

Mesures

Le Conseil d'Etat propose de conditionner l'octroi des aides à la prise de mesures environnementales de qualité, sous la supervision de commissions de suivi mises en place par le canton pour chaque domaine skiable. Ces commissions permettront de veiller à ce que les mesures proposées dans les dossiers d'études d'impact soient réalisées avec tout le soin requis, à ce que des mesures correctives éventuelles puissent être mises en oeuvre en cas de bilan nature ou paysager insuffisant, et enfin à ce que des mesures d'accompagnement environnemental soient réalisées pour assurer, au niveau régional, un bilan positif pour la faune, la nature et le paysage. Sur le plan financier, ces commissions sont chargées de veiller à l'utilisation complète et conforme des enveloppes financières allouées aux mesures environnementales et de renseigner régulièrement le Conseil d'Etat sur l'état d'avancement des réalisations des mesures. Leur fonctionnement est fixé à 10 ans au maximum.

Dans tous les cas, les autorisations cantonales pour des installations à câble, de l'enneigement mécanique, des pistes de ski, ne seront délivrées que si ces ouvrages répondent aux prescriptions en matière de protection de l'environnement et que des garanties assurant la pérennité des mesures de compensation soient données.

Modèle financier

Le modèle financier prévoit que le coût des mesures environnementales, mesures d'accompagnements comprises, fasse partie intégrante du coût du projet. La part dédiée aux mesures environnementales est fixée pour chaque projet (cf. annexe C : fiches de projet des mesures soumises). Elle correspond en principe à 1 % du coût total du projet pour lequel un taux de soutien cantonal de 40 % peut être octroyé. La prise en compte du coût des mesures environnementales dans les montants au bénéfice d'un soutien cantonal se justifie par la mise en place de commissions de suivi et la prise de mesures correctives éventuelles et de suivi (mesures d'accompagnement). Le financement cantonal est réservé exclusivement aux mesures correctives et d'accompagnement pilotées par les commissions de suivi, les mesures de remplacements et de compensations étant comme tout autre projet à charge des porteurs.

2 EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

2.1 Mesures de la première étape " 2016–2017 " - Volet Remontées et enneigement mécaniques

Les mesures retenues pour cette première étape de mise en œuvre font l'objet de fiches de projet individuelles remises en annexe C. A relever à nouveau que la liste retenue par le Conseil d'Etat prend en compte les mesures depuis le dépôt du rapport Alpes vaudoises 2020 par les acteurs locaux le 11 juillet 2013.

Les mesures retenues pour cette première étape sont listées ci-dessous.

2.2 Domaine skiable Les Diablerets – Meillerets – Villars – Gryon

Porteur de projet : Télé Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD SA)

Communes concernées : Ormont-Dessus, Ollon, Gryon

2.2.1 Enneigement mécanique Bretaye-Gryon phase II

2.2.2 Tapis roulant pour skieurs Chaux-Gryon

2.2.3 Télésiège débrayable Conche–Mi Laouissalet

2.2.4 Télésiège débrayable Laouissalet-Meilleret

2.3 Domaine skiable de Leysin – Les Mosses – La Lécherette

Porteur de projet : Télé Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA (TLML SA)

Communes concernées : Leysin, Ormont-Dessous

2.3.1 Tapis roulant pour skieurs Plan-Praz

2.3.2 Tapis roulant pour skieurs Tobogganing Park

2.3.3 Tapis roulant pour skieurs Droséra

2.3.4 Enneigement mécanique Les Mosses

2.4 Récapitulatif des coûts des projets et de leur financement

Mesures	Coût projet HT ¹⁾	Taux de base AFP	Taux bonus LAT	Taux max. (base AFP + bonus LAT)	AFP EMPD 1 CHF	% Prêt LPR (max. 72 %)	Prêt LPR CHF
TVGD SA							
Enneigement Bretaye-Gryon phase II	8'000'000	17%	20%	37%	2'960'000	35%	2'800'000
Tapis roulant pour skieurs Chaux-Gryon	366'000	17%	10%	27%	98'820	45%	164'700
Télesiège Conche-Mi Laouissalet / modernisation	9'000'000	27%	15%	42%	3'780'000	30%	2'700'000
Télesiège Laouissalet-Meilleret / modernisation	8'000'000	27%	15%	42%	3'360'000	30%	2'400'000
Total TVGD SA	25'366'000				10'198'820		8'064'700
TLML SA							
Tapis roulant pour skieurs Plan-Praz	440'000	17%	10%	27%	118'800	0%	---
Tapis roulant pour skieurs Tobogganing Park	320'000	17%	10%	27%	86'400	0%	---
Tapis roulant pour skieurs Droséra	440'000	17%	10%	27%	118'800	45%	198'000
Enneigement mécanique Les Mosses	6'000'000	17%	20%	37%	2'220'000	35%	2'100'000
Total TLML SA	7'200'000				2'544'000		2'298'000
Total global	32'566'000				12'742'820		10'362'700

¹⁾ y.c. mesures environnementales

2.5 Conditions pour l'éligibilité des mesures

Le Conseil d'Etat a fixé des critères stricts pour rendre éligibles les mesures du programme Alpes vaudoises 2020 à un soutien financier. Ces derniers englobent :

La faisabilité financière : présentation du plan de financement des mesures et démonstration de la capacité financière à assumer les investissements prévus, notamment au niveau des fonds propres à hauteur de 28 % exigés par le Gouvernement.

La faisabilité économique : adéquation offre/demande et démonstration de la pérennité des sociétés à l'exploitation.

La faisabilité territoriale : planification en vigueur ou en passe de l'être (oppositions des ONG environnementales levées).

La faisabilité environnementale : mesures de compensation listées et chiffrées ou en passe de l'être (oppositions des ONG environnementales levées).

2.6 Conditions pour la libération des subventions

La libération de l'aide des mesures retenues est soumise aux conditions cumulatives suivantes :

- Dans le cadre des mises à l'enquête des projets, les mesures environnementales doivent avoir été systématiquement abordées avec les associations de protection de la nature et traitées par les services cantonaux par voie de consultation CAMAC.
- Le permis de construire doit être délivré, garant de la faisabilité territoriale, environnementale et technique des projets.
- Une commission de suivi des mesures environnementales par domaine skiable doit avoir été mise en place par le canton en collaboration avec les acteurs locaux.
- Le plan de financement définitif est présenté par le porteur de projet.
- La signature de la convention " Bonus LAT " entre autorités cantonales et communales est effective. La non signature de la convention par une commune engendrera une réduction des subventions cantonales voire fédérales en conséquence.
- Les prêts LPR octroyés par la Confédération sont cautionnés à hauteur de 100 % par les communes concernées.

3 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Pour assurer le suivi de la mise en œuvre de la stratégie du Conseil d'Etat, celui-ci a mis en place une coordination renforcée sous la forme d'une délégation ad hoc composée du DECS, du DIRH et du DTE.

Plus particulièrement, cette délégation a pour tâches et missions d'actualiser la liste des mesures, de suivre leur mise en œuvre concrète, notamment concernant les rapports des commissions de suivis par domaine skiable sur les mesures d'accompagnement environnementales.

Afin de garantir la cohérence dans le traitement des différents dossiers de projet (hébergement, tourisme 4-saisons, etc.), le Conseil d'Etat propose de traiter les dossiers inhérents aux décrets d'investissements selon le processus LADE ordinaire concernant les projets régionaux.

4 REPONSES AUX INTERVENTIONS PARLEMENTAIRES

Le présent rapport du Conseil d'Etat et ses EMPD répondent de manière globale aux différentes interventions parlementaires. Aussi, il est répondu de manière synthétique aux questions précises posées par les députés.

Rappel du postulat

11_POS_291 Postulat Philippe Grobéty et consorts - En faveur à un soutien à l'économie touristique de montagne

Avec un franc suisse fort et la crise économique qui diminue le pouvoir d'achat des vacanciers des pays voisins, l'économie de montagne vit des heures difficiles. L'acceptation de l'initiative de Franz Weber sur les résidences secondaires va encore fortement diminuer les ressources de ces régions.

Si nous ne voulons pas vivre une grave crise économique des régions touristiques de montagne et si nous ne voulons pas vivre un exode des travailleurs de ces régions vers la plaine, il est urgent d'agir.

Pour voir l'avenir avec plus d'optimisme et pour inverser la tendance à la baisse des nuitées hôtelières, les régions touristiques de montagne ont besoin de soutien pour les rénovations des infrastructures sportives, de loisirs et hôtelière.

Les postulants demandent au Conseil d'Etat :

- *de faire un état des lieux des investissements nécessaires au maintien de notre économie de*

montagne ;

- de faire l'inventaire et de proposer des solutions de financement en complément à la LADE (loi sur l'aide au développement économique) en faveur de cette économie et, ainsi, maintenir les nombreuses places de travail qu'elle procure. Demande le renvoi à une commission.

Vers-l'Eglise, le 13 mars 2012.

(Signé) Philippe Grobéty et Marc-Olivier Buffat

Rapport du Conseil d'Etat

Le rapport du Conseil d'Etat, l'exposé des motifs et les projets de décrets répondent aux demandes formulées par le postulant. Plus précisément, un état des lieux a été effectué et un inventaire dressé par le Conseil d'Etat. Pour les mesures remontées et enneigement mécaniques, un Masterplan a été adopté. La première étape de financement est proposée par les décrets financiers faisant partie du présent document. Concernant les mesures en matière de mobilité, de tourisme 4-saisons et d'hébergement, l'état de maturité par trop différent des mesures ne permet pas d'en dresser un inventaire définitif. Ainsi, le Conseil d'Etat propose des principes et un modèle financier qui seront appliqués dossier par dossier lorsque ces derniers seront présentés au canton pour un co-financement.

Rappel de l'interpellation

13_INT_163 Interpellation Alexis Bally - Alpes 2020 - investir là où il n'y a plus de neige ?

En janvier 2013, le Service de la promotion économique et du commerce (SPECo) a publié une étude de l'Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage intitulée " Changements climatiques – Quel avenir pour les destinations touristiques des Alpes et du Jura vaudois " qui montrait, qu'à l'horizon 2035, les précipitations tomberont sous forme de pluie à 1200 m une fois sur deux. Le rapport " Alpes vaudoises 2020 " prévoit par contre une nouvelle liaison et une " grande piste " aux Monts-Chevreuils justement à cette altitude problématique, voire même au-dessous.

Par ailleurs, les Monts-Chevreuils sont devenus, depuis la mise au repos des installations mécaniques, un site prisé pour la randonnée facile (raquettes et peau de phoque), au départ des Moulins ou de la Lécherette. Un très beau et exigeant tracé de ski de fond faisant partie de l'Espace Nordique des Mosses complète le tableau. La buvette située près du sommet connaît une très belle fréquentation les jours de beau temps, même par enneigement misérable.

Tout ceci pour le plaisir d'un public sachant profiter des conditions du jour, sans investissements et avec un impact minimal sur le paysage.

Pour cette raison, je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1) Le Conseil d'Etat est-il prêt à investir de l'argent public pour développer des installations qui seront prochainement situées à une altitude problématique pour l'enneigement naturel ?
- 2) Le Conseil d'Etat estime-t-il que soustraire un site aux randonneurs pour l'offrir aux skieurs de piste apportera un atout substantiel à la région, atout pouvant justifier les importants investissements en argent et en énergie pour la construction et l'exploitation des installations (remontées mécaniques et enneigement artificiel) ?

Souhaite développer.

Pully, le 24 septembre 2013

(Signé) Alexis Bally

Réponse du Conseil d'Etat

Le rapport du Conseil d'Etat, l'exposé des motifs et les projets de décrets répondent aux questions formulées par l'interpellant. Plus précisément en réponse aux questions 1 et 2, le Conseil d'Etat a effectué les nécessaires pesées d'intérêts et n'a pas retenu les Monts-Chevreuil dans sa liste de mesures pouvant bénéficier d'un soutien financier du canton.

Rappel de l'interpellation

13_INT_162 Interpellation Anne Baehler Bech – Qui payera les 600 millions d'Alpes vaudoises 2020 ?

En juillet dernier, les communes alpines ont adressé au Conseil d'Etat leur rapport final portant sur l'avenir du tourisme dans les Alpes vaudoises : rapport " Alpes vaudoises 2020 ". Ce rapport est, je cite : " appelé à fonctionner comme une référence, à la fois pour l'action des instances, communes et porteurs de projet des Alpes vaudoises, et pour l'intervention de l'Etat en matière de développement économique et touristique régional ".

Ce rapport semble pour le moins contradictoire et ambigu. Il prône de favoriser la transition vers un tourisme moins dépendant de la neige soit de développer un tourisme " 4 Saisons " tout en considérant que les sports d'hiver demeurent l'atout principal de la région et que le développement du ski alpin doit être priorisé. Le rapport prévoit ainsi la réalisation d'une nouvelle liaison Les Diablerets-Glacier 3000, le renforcement de l'enneigement artificiel et la création d'une " grande piste " aux Monts-Chevreuil.

On y apprend également que ces projets devraient être amortis et rentabilisés rapidement compte tenu que la période critique, en matière climatique, pour la zone skiable pourrait débuter en 2035.

Par ailleurs, le rapport " Alpes vaudoises 2020 " prévoit cent mesures estimant leurs coûts à environ 600 millions et prévoyant que l'important effort financier demande autant un financement public que privé. On ne sait ainsi pas qui devra supporter le coût de ces investissements.

En fonction des enjeux tant politiques que financiers, j'ai ainsi l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1) Quel est le statut du rapport " Alpes vaudoises 2020 " ? Engage-t-il les autorités cantonales ?*
- 2) Comment le Conseil d'Etat juge-t-il la cohérence de ce rapport au regard des éléments ci-dessus ?*
- 3) Si le rapport " Alpes vaudoises 2020 " souhaite effectivement " favoriser la transition vers un tourisme moins dépendant de la neige ", comment le Conseil d'Etat explique-t-il que les principaux projets avec un probable investissement public soient dévolus à la pratique du ski alpin ?*
- 4) Sur le total de 600 millions prévus par le rapport " Alpes vaudoises 2020 ", quelle part serait à la charge de la Confédération, de l'Etat, des communes, des entreprises de remontées mécaniques et de l'économie privée ?*
- 5) Est-ce que le Conseil d'Etat considère que les communes et les entreprises de remontées mécaniques ont les capacités financières pour financer la part qui leur reviendrait ?*
- 6) Dans le cas contraire, le Conseil d'Etat va-t-il prendre en charge une partie du financement qui serait dévolue aux communes et aux entreprises de remontées mécaniques et, si oui, avec quelles cautions et garanties ?*

Ne souhaite pas développer.

Déposé le 24 septembre 2013

(Signé) Anne Baehler Bech

Réponse du Conseil d'Etat

Le rapport du Conseil d'Etat, l'exposé de motifs et les projets de décrets répondent aux questions formulées par l'interpellante. Plus précisément, en réponse aux questions posées :

1) *Quel est le statut du rapport " Alpes vaudoises 2020 " ? Engage-t-il les autorités cantonales ?*

Le rapport Alpes vaudoises a le statut de stratégie commune aux acteurs des Alpes vaudoises qui l'ont signé. Le DECS, puis le Conseil d'Etat en ont pris acte. Ce rapport n'engage pas les autorités cantonales. Le Gouvernement l'a cependant traité et a formulé sa propre stratégie de soutien, présentée dans le présent rapport et EMPD.

2) *Comment le Conseil d'Etat juge-t-il la cohérence de ce rapport au regard des éléments ci-dessus ?*

Le Conseil d'Etat a priorisé et hiérarchisé les mesures qu'il entend soutenir. A ce stade, il a, par exemple, exclu la liaison Les Diablerets – Glacier 3000 ou encore la construction d'un télésiège débrayable aux Monts-Chevreuils de son périmètre d'intervention. Il a concentré son effort, en matière de remontées et enneigement mécaniques, sur la rationalisation des domaines skiables.

3) *Si le rapport " Alpes vaudoises 2020 " souhaite effectivement " favoriser la transition vers un tourisme moins dépendant de la neige ", comment le Conseil d'Etat explique-t-il que les principaux projets avec un probable investissement public soient dévolus à la pratique du ski alpin ?*

Il s'agit de sortir progressivement du modèle d'affaires du " tout au ski ", ceci tout en prenant en compte que le ski reste actuellement un élément central de l'offre touristique de l'ensemble des Alpes vaudoises. Comme mentionné dans le présent rapport, le tourisme hivernal, basé sur le ski, doit demeurer économiquement et touristiquement solide pour permettre la mise en oeuvre progressive des mesures de diversification. Ces dernières ne sont cependant pas négligées, à l'instar des projets soutenus par le canton tels que la rénovation de la maison de montagne de Bretaye à Villars, la transformation du Gryon-Parc, l'agrandissement de l'Alpine Classic Hôtel à Leysin, ou encore la rénovation lourde de la piscine du Berceau et la construction d'une halle d'affinage de fromage à Château-d'Oex.

4) *Sur le total de 600 millions prévus par le rapport " Alpes vaudoises 2020 ", quelle part serait à la charge de la Confédération, de l'Etat, des communes, des entreprises de remontées mécaniques et de l'économie privée ?*

Comme l'interpellante pourra le constater en lisant le rapport du Conseil d'Etat, les modèles de financement sont différents que l'on parle de remontées mécaniques, d'hébergement touristique, de mobilité ou encore de tourisme 4-saisons. Il n'est ainsi pas possible de répondre précisément à la question, ce d'autant plus que le périmètre des CHF 600 millions évoqué dans le rapport Alpes vaudoises 2020 de juillet 2013 était purement indicatif et ne reflète pas la démarche de priorisation/hiérarchisation retenue par le Conseil d'Etat : il a déterminé son propre périmètre d'intervention, dont la faisabilité est évaluée systématiquement projet par projet.

5) *Est-ce que le Conseil d'Etat considère que les communes et les entreprises de remontées mécaniques ont les capacités financières pour financer la part qui leur reviendrait ?*

Il s'agit d'une exigence du Conseil d'Etat que de lui démontrer que les plans d'affaires permettent le remboursement des éventuels prêts octroyés.

6) *Dans le cas contraire, le Conseil d'Etat va-t-il prendre en charge une partie du financement qui serait dévolue aux communes et aux entreprises de remontées mécaniques et, si oui, avec quelles cautions et garanties ?*

Dans tous les cas, les prêts LPR devront être intégralement cautionnés par les communes, ceci en regard de leurs plafonds d'endettement. Les sociétés de remontées mécaniques, quant à elles doivent au minimum garantir le 28 % des investissements en fonds propres. Le Conseil d'Etat n'entend pas

déroger à ce modèle.

Rappel de l'interpellation

13_INT_154 Interpellation Olivier Epars – Le projet Alpes 2020 est-il réalisable ?

Le 11 juillet, la communauté d'intérêt touristique des Alpes vaudoises (CITAV) a présenté le rapport final " Alpes vaudoises 2020 ". La mesure-phare de ce rapport est la construction d'une liaison directe entre les Diablerets – Glacier 3000 par le Scex rouge. Or, selon le rapport, 75 % du tracé devrait toucher l'Inventaire fédéral des paysages (IFP). De plus, cette liaison aura un impact paysager important puisqu'elle sera visible également depuis la vallée des Ormonts.

L'article 6, alinéa 2, de la loi fédérale sur la protection de la nature (LPN) indique à quelle condition un inventaire fédéral peut être touché : " Lorsqu'il s'agit de l'accomplissement d'une tâche de la Confédération, la règle suivant laquelle un objet doit être conservé intact dans les conditions fixées par l'inventaire ne souffre d'exception, que si des intérêts équivalents ou supérieurs, d'importance nationale également, s'opposent à cette conservation.

"Selon la loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes, une concession fédérale est nécessaire pour toute construction d'une installation à câble. Une liaison Les Diablerets – Glacier 3000 entre donc dans le cadre de " l'accomplissement d'une tâche de la Confédération " et cette liaison serait soumise aux conditions de l'article 6 LPN.

Dans le cas des carrières d'Arvel, également en IFP, l'extension de la carrière était également soumise à cette même condition. Le Tribunal fédéral a considéré que le projet ne pouvait pas être autorisé en l'absence d'une planification fédérale.

A ce sujet, je prie le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

- 1) Le Conseil d'Etat juge-t-il que le projet Alpes 2020 est réalisable au regard de la législation fédérale ?*
- 2) Considérant l'expérience des carrières d'Arvel, le Conseil d'Etat va-t-il demander aux autres cantons de lancer une planification fédérale en matière d'installations à câble afin de satisfaire aux exigences de la législation fédérale ?*
- 3) Dans le cas où la construction d'une liaison Les Diablerets – Glacier 3000 n'est pas possible, le Conseil d'Etat considère-t-il que le rapport Alpes 2020 doit être revu ?*
- 4) Quels avantages la nouvelle installation amènera-t-elle aux skieurs ?*

Ne souhaite pas développer.

La Tour-de-Peilz, le 27 août 2013

(Signé) Olivier Epars

Réponse du Conseil d'Etat

Le rapport du Conseil d'Etat, l'exposé de motifs et les projets de décrets répondent aux questions formulées par l'interpellant. Plus précisément, en réponse aux questions posées :

1. Le Conseil d'Etat juge-t-il que le projet Alpes 2020 est réalisable au regard de la législation fédérale ?

Le Conseil d'Etat ne juge pas de la faisabilité du rapport présenté par les acteurs locaux. Il a déterminé son propre périmètre d'intervention, dont la faisabilité est évaluée systématiquement projet par projet. Il a notamment exclu la liaison Diablerets – Glacier 3000 des mesures éligibles à un soutien financier cantonal.

2. Considérant l'expérience des carrières d'Arvel, le Conseil d'Etat va-t-il demander aux autres cantons de lancer une planification fédérale en matière d'installations à câble afin de satisfaire aux

exigences de la législation fédérale ?

Le sujet du lancement d'une planification fédérale en matière d'installations à câble n'est pas d'actualité et ne fait pas partie du programme de législature du Conseil d'Etat.

3. Dans le cas où la construction d'une liaison Les Diablerets – Glacier 3000 n'est pas possible, le Conseil d'Etat considère-t-il que le rapport Alpes 2020 doit être revu ?

A nouveau, le Conseil d'Etat a exclu la liaison Diablerets – Glacier 3000 des mesures éligibles à un soutien financier cantonal.

4. Quels avantages la nouvelle installation amènera-t-elle aux skieurs ?

Les avantages d'une telle installation n'ont pas été évalués par le Conseil d'Etat qui n'a pas retenu la mesure dans son périmètre d'intervention.

Rappel du postulat

14_POS_082 Postulat Martial de Montmollin et consorts - Pour une politique plus durable pour le tourisme dans les Alpes vaudoises.

Le rapport final sur le projet " Alpes vaudoises 2020 ", qui énumère des propositions quant au développement futur de la région alpine de notre canton, a été présenté au public au mois de juillet 2013.

Il y est question du développement d'une offre durant toute l'année, mais aussi d'adaptation de l'offre du domaine skiable au vu des changements climatiques qui vont affecter à moyen terme la durée et la qualité de l'enneigement en basse et moyenne altitude.

Il est ainsi proposé de recourir de manière plus importante à l'enneigement artificiel et de construire de nouvelles installations de remontées mécaniques ayant un impact non négligeable sur le paysage. Le tourisme est un secteur économique vital pour les Alpes vaudoises, qui accueillent chaque année environ 20% du total des nuitées enregistrées dans notre canton.

Il est donc indispensable de réfléchir à son développement et à son orientation future, en vue notamment des changements climatiques et de la nécessité de préserver les paysages et les ressources naturelles.

Il semble cependant possible pour ce faire de se passer d'investissements pharaoniques dans des installations de remontées mécaniques ou d'enneigement artificiel dont la rentabilité à terme n'est pas garantie et dont les effets sur l'environnement risquent d'être conséquents.

Au vu de ce qui précède et des propositions semblables qui seront débattues au Grand Conseil valaisan, les députés soussigné-e-s ont donc l'honneur de demander au Conseil d'Etat :

- De soutenir, via un fonds à créer, les structures d'hébergement (hôtels, résidences de tourisme ou autres formes d'hébergement marchand), avec priorité à la rénovation des structures existantes et montants plus importants pour les projets allant au-delà des normes légales minimales en matière énergétique.*
- D'aider à la réorientation du développement de l'offre touristique vers le tourisme doux et moins dépendant de l'enneigement.*

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

Déposé le 24 septembre 2013

(Signé) Martial de Montmollin et 19 cosignataires

Rapport du conseil d'Etat

Le rapport du Conseil d'Etat, l'exposé de motifs et les projets de décrets répondent aux demandes formulées par le postulant. Plus précisément, le Conseil d'Etat propose la mise en place d'outils en matière de soutien à l'hébergement et, dans sa stratégie, met un accent égal sur le soutien à des mesures de diversification touristique 4-saisons.

5 CONSÉQUENCES

5.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Ces projets sont référencés dans l'outil SAP sous le no I.000517.01 Remontées mécaniques Alpes vaudoises.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	12'743				12'743
a) Transformations immobilières : recettes de tiers					-
a) transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	12'743				12'743
b) informatique : dépenses brutes					+
b) informatique : recettes de tiers					-
b) informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat					+
c) Investissement total : dépenses brutes	12'743				12'743
c) Investissement total : recettes de tiers					-
c) Investissements total : dépenses nettes à charge de l'Etat	12'743				12'743

Les montants suivants nets sont inscrits au budget d'investissement 2015 et la planification 2016-2020 sous le no I.000517.01 Remontées mécaniques Alpes vaudoises :

2016 CHF 25'370'000

2017 CHF 6'150'000

2018 CHF 2'400'000

2019 CHF 4'950'000

2020 CHF 7'130'000

Total planifié CHF 46'000'000

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

5.2 Amortissement annuel

L'investissement consacré de CHF 12'742'820.- sera amorti en 20 ans ce qui correspond à une charge de CHF 637'000.- par an, dès 2017 (12'742'820/20).

Cette charge sera compensée par le préfinancement de CHF 25 millions inscrit dans les comptes 2014.

5.3 Charges d'intérêt

La charge théorique d'intérêt annuelle pour l'investissement demandé, calculée au taux actuel de 5 % (12'742'820 x 0.55 x 0.05), se monte à CHF 350'400.- par an, dès 2017.

Cette charge sera compensée sur le budget LADE du SPECo, rubrique 044 3635.

5.4 Personnel

Néant.

5.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Néant.

5.6 Conséquences sur les communes

Il est à relever que les modèles de financement des projets retenus dans le présent EMPD comportent une part de prêts octroyés sous l'égide de la loi fédérale sur la politique régionale (LPR). La libération de ces prêts sera soumise aux mêmes conditions que les aides à fonds perdus prévues par le présent EMPD, à savoir :

- Permis de construire délivré, garant de la faisabilité territoriale, environnementale et technique des projets.
- Présentation du plan de financement définitif : les plans de financement proposés présupposent que les conditions pour l'obtention du " Bonus LAT " sont remplies. Ceci devra être démontré. En cas de non signature de la convention " Bonus LAT " par la commune concernée, les subventions cantonales, voire fédérales, seront réduites en conséquence.
- Cautionnement à hauteur de 100 % des prêts LPR par les communes concernées.

Une fois ces cautions levées, il est à souligner que les prêts LPR n'impactent pas les finances du canton. Le risque financier est en effet intégralement pris en charge par les communes par le biais de cautionnements solidaires (exigence fixée par le Conseil d'Etat).

Si les projets se concrétisent tels que présentés dans l'EMPD, les cautions se répartiront comme suit :

- Ollon-Villars et Gryon : CHF 8'064'700
- Leysin et Ormont-Dessous : CHF 2'298'000

Concernant le bonus LAT, si une des communes devait ne pas signer la convention, les projets " enneigement et remontées mécaniques Alpes vaudoises 2020 " situés sur son territoire ne pourraient pas bénéficier du " Bonus LAT ". De même, si une des communes signe la convention mais ne respecte pas ses engagements, cette dernière s'engage à rembourser au canton le " Bonus LAT ", alors indûment versé à la société de remontées mécaniques. Cela représente les montants maximums suivants à rembourser :

- Ollon-Villars et Gryon : CHF 4'186'600
- Leysin et Ormont-Dessous : CHF 1'320'000

5.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

La mise en œuvre de certaines des mesures propres à assurer l'avenir socio-économique des Alpes vaudoises aura un impact certain sur l'environnement et/ou le paysage et nécessitera des planifications et des autorisations du canton pour les travaux hors zone à bâtir. Ceux-ci devront s'inscrire dans le cadre légal en vigueur, notamment en ce qui concerne les compensations des emprises hors de la zone à bâtir durant la période transitoire et les mesures de compensation découlant de la Loi sur la protection de la nature.

A relever que dans le cadre des mises à l'enquête des projets, les mesures environnementales sont systématiquement abordées avec les associations de protection de la nature et traitées par les services cantonaux par voie de consultation CAMAC.

5.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

La stratégie de déploiement préconisée par le Conseil d'Etat est en phase avec les attentes du programme de législature qui mentionne sous sa mesure 4.5 " ...accompagner la mutation du tourisme " et " Soutenir l'activité touristique, notamment dans les régions de montagne... ".

De plus, les propositions du Conseil d'Etat sont en adéquation avec les fiches D21 (Réseaux touristiques et de loisirs) et R21 (Tourisme – Alpes vaudoises) du PDCn (version du 11.06.2013, entré en vigueur le 15.06.2013).

5.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

L'EMPD et les décrets sont conformes à la Loi sur les subventions (LSubv). Les principes généraux applicables décrits dans l'EMPD concernant l'octroi et la libération des subventions sont formalisés dans les décrets. Chaque projet co-financé fera, par ailleurs, l'objet d'une décision précisant les modalités spécifiques à chaque projet.

A relever que quatre projets ont été réalisés entre 2013 et 2015. Conformément à la LSubv, les requêtes de subvention ont bien été déposées auprès du Canton avant le début des travaux. Ces requêtes ne sont traitées qu'aujourd'hui en raison du moratoire qui avait été décrété en 2011 par le Conseil d'Etat, dans l'attente du dépôt du rapport Alpes vaudoises 2020. Ce dernier a été déposé en juillet 2013 par les acteurs locaux. Les requêtes de subvention ont été prises en compte à partir de cette date.

5.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Conformément à l'article 163, alinéa 2 de la Constitution cantonale (Cst-VD) et aux articles 6 et suivants de la loi du 20 septembre 2005 sur les finances (LFin), le Conseil d'Etat, lorsqu'il présente un projet de décret entraînant des charges nouvelles, est tenu de proposer des mesures compensatoires ou fiscales simultanées d'un montant correspondant. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites "liées", soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée lorsqu'elle est imposée par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique, de sorte que l'autorité de décision n'a aucune marge de manœuvre quant à son principe, à son ampleur et au moment où elle doit être engagée.

L'aide financière faisant l'objet du présent EMPD est une charge nouvelle. Elle a été compensée (voir points 5.2 et 5.3).

5.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

5.12 Incidences informatiques

Néant.

5.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

5.14 Simplifications administratives

Néant.

5.15 Protection des données

Néant.

5.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt		350,4	350,4	350,4	1'051,2
Amortissement		637,0	637,0	637,0	1'911,0
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires					
Total augmentation des charges		987,4	987,4	987,4	2'962,2
Diminution de charges		-350,4	-350,4	-350,4	-1'051,2
Revenus supplémentaires (préfinancement 2014)		-637,0	-637,0	-637,0	-1'911,0
Total net	0	0	0	0	0

6 CONCLUSION

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

- de prendre acte du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la stratégie de soutien économique du Canton de Vaud aux Alpes vaudoises pour les années 2016–2023 ;
- de prendre acte de l'exposé des motifs et des réponses aux interventions parlementaires suivantes :

11_POS_291 Postulat **Philippe Grobéty** et consorts - En faveur à un soutien à l'économie touristique de montagne

13_INT_163 Interpellation **Alexis Bally** - Alpes 2020 - investir là où il n'y a plus de neige ?

13_INT_162 Interpellation **Anne Baehler Bech** - Qui payera les 600 millions d'Alpes vaudoises 2020 ?

13_INT_154 Interpellation **Olivier Epars** – Le projet Alpes 2020 est-il réalisable ?

14_POS_082 Postulat **Martial de Montmollin** et consorts - Pour une politique plus durable pour le tourisme dans les Alpes vaudoises.

d'adopter le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 10'198'820 pour co-financer les projets :

- d'enneigement mécanique de Bretaye-Gryon phase II,
- d'installation du tapis roulant pour skieurs Chaux-Gryon,
- de modernisation du télésiège débrayable Conche-Mi Laouissalet,
- de modernisation du télésiège débrayable Laouissalet-Meilleret,

portés par Télé Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD SA) ;

d'adopter le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 2'544'000 pour co-financer les projets :

- d'installation du tapis roulant pour skieurs de Plan-Praz,
- d'installation du tapis roulant pour skieurs du Toboganning Park,
- d'installation du tapis roulant pour skieurs de la Droséra,
- d'enneigement mécanique des Mosses,

portés par Télé Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA (TLML SA).

**Masterplan remontées mécaniques, pistes et enneigement artificiel – 2807/h/
état au 16 février 2016**

Les annexes sont consultables sur le site internet www.vd.ch/Alpes-vaudoises

Planification

ETAT AU 17.03.2016

ANNEXE B

La liste des mesures proposée par les acteurs locaux ne présage en rien de leur faisabilité économique, financière, territoriale, environnementale et technique. Des analyses, approfondissements et/ou enquêtes préliminaires, doivent être conduits pour affirmer leur faisabilité. Les taux d'intervention sont indicatifs et maximaux. Ils sont fixés par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'élaboration des EMPD.

Mesures	Commune	Type objets	Année de construction	Coût projet HT	Coût projet TTC	Coût projet HT EMPD 1 (y.c. mesures environnementales)	Taux de base AFP	Montant base AFP	Taux bonus LAT	Montant bonus LAT AFP	Taux max. (base AFP + bonus LAT)	AFP VD 2016-2023 (taux max.)	AFP EMPD 1 CHF (y.c. mesures environnementales)	% Prêt LPR	Prêt LPR	Prêts LPR EMPD 1 (vert = octroyé)	Durée amortissement	Montant d'amortissement	Fonds propres EMPD 1 (min. 28 %)
Villars - Gryon - Diablerets	TVGD SA			58'966'000	63'683'280	25'366'000		13'892'220		10'076'600		23'968'820	10'198'820		19'494'700	8'064'700		841'685	7'102'480
Enneigement Bretaye-Gryon (phase II)	Ollon	Enneigement JOJ2020	(2014) 2016	8'000'000	8'640'000	8'000'000	17%	1'360'000	20%	1'600'000	37%	2'960'000	2'960'000	35%	2'800'000	2'800'000	20	140'000	2'240'000
Tapis roulant pour skieurs : Chaux - Gryon	Gryon	Offre locale	(2015) 2016	366'000	395'280	366'000	17%	62'220	10%	36'600	27%	98'820	98'820	45%	164'700	164'700	20	8'235	102'480
Télesiège débrayable Perche-Conche-Mi-Lauissalet / modernisation	Ormont-Dessous / Ollon	Offre régionale	2016	9'000'000	9'720'000	9'000'000	27%	2'430'000	15%	1'350'000	42%	3'780'000	3'780'000	30%	2'700'000	2'700'000	25	108'000	2'520'000
Télesiège débrayable Lauissalet-Meilleret / modernisation	Ormont-Dessous	Offre régionale	2016	8'000'000	8'640'000	8'000'000	27%	2'160'000	15%	1'200'000	42%	3'360'000	3'360'000	30%	2'400'000	2'400'000	25	96'000	2'240'000
Télécabine Isenau / modernisation	Ormont-Dessous	Offre régionale complémentaire	2017	13'500'000	14'580'000		20%	2'700'000	20%	2'700'000	40%	5'400'000		35%	4'725'000		25	189'000	
Télesiège débrayable Vioz-Mazot / modernisation, rationalisation	Ormont-Dessous	Offre régionale JOJ2020	2018	11'600'000	12'528'000		30%	3'480'000	15%	1'740'000	45%	5'220'000		30%	3'480'000		25	139'200	
Aménagements piste de la Jorasse	Ormont-Dessous / Ormont-Dessous	Piste régionale JOJ2020	2018	2'500'000	2'700'000		20%	500'000	10%	250'000	30%	750'000		45%	1'125'000		20	56'250	
Enneigement Meilleret-Lauissalet	Ormont-Dessous / Ormont-Dessous	Enneigement JOJ2020	2019	6'000'000	6'480'000		20%	1'200'000	20%	1'200'000	40%	2'400'000		35%	2'100'000		20	105'000	
Leysin - Les Mosses - La Lécherette	TLML SA			53'700'000	57'996'000	7'200'000		12'824'000		9'220'000		22'044'000	2'544'000		17'323'000	2'298'000		443'200	2'358'000
Tapis roulant pour skieurs : Plan-Praz	Leysin	Offre locale	(2013) 2016	440'000	475'200	440'000	17%	74'800	10%	44'000	27%	118'800	118'800		-	-	0	-	321'200
Tapis roulant pour skieurs : Tobogganing	Leysin	Offre locale	(2013) 2016	320'000	345'600	320'000	17%	54'400	10%	32'000	27%	86'400	86'400		-	-	0	-	233'600
Télesiège débrayable Le Fer-Tête d'Al / modernisation, rationalisation	Leysin	Offre régionale	2016	14'000'000	15'120'000		30%	4'200'000	15%	2'100'000	45%	6'300'000		30%	4'200'000		20	-	
Télesiège débrayable Choulet - Le Fer / modernisation	Leysin / Ormont-Dessous	Offre régionale complémentaire	2016	7'000'000	7'560'000		20%	1'400'000	20%	1'400'000	40%	2'800'000		30%	2'100'000		25		
Zone de loisirs Plan-Praz : liaison ascenseur (accès pistes débutants)	Leysin	Offre locale	2017	2'500'000	2'700'000		20%	500'000	10%	250'000	30%	750'000		45%	1'125'000		20		
Enneigement Les Mosses	Ormont-Dessous	Enneigement	2017	6'000'000	6'480'000	6'000'000	17%	1'020'000	20%	1'200'000	37%	2'220'000	2'220'000	35%	2'100'000	2'100'000	20	105'000	1'680'000
Jardin des neiges, Mosses Parc (tapis roulant pour skieurs : Droséra)	Ormont-Dessous	Offre locale	2017	440'000	475'200	440'000	17%	74'800	10%	44'000	27%	118'800	118'800	45%	198'000	198'000	15	13'200	123'200
Enneigement Tête d'Al-Solepraz - 1 et 2 : Leysin	Leysin / Ormont-Dessous	Enneigement	2018	6'000'000	6'480'000		20%	1'200'000	20%	1'200'000	40%	2'400'000		35%	2'100'000		20	105'000	
Télesiège débrayable Solepraz - Les Ars / modernisation	Leysin / Ormont-Dessous	Offre régionale complémentaire	2019	8'000'000	8'640'000		20%	1'600'000	20%	1'600'000	40%	3'200'000		35%	2'800'000		25	112'000	
Télesiège débrayable Parchets / modernisation	Ormont-Dessous	Offre régionale	2020	9'000'000	9'720'000		30%	2'700'000	15%	1'350'000	45%	4'050'000		30%	2'700'000		25	108'000	
Château d'Oex				3'000'000	3'240'000	-		600'000		300'000		900'000	-		1'458'000	-		72'900	-
Parc ludique et enneigement	Château-d'Oex	Offre locale	2019	3'000'000	3'240'000		20%	600'000	10%	300'000	30%	900'000		45%	1'458'000		20	72'900	

Planification

La liste des mesures proposée par les acteurs locaux ne présage en rien de leur faisabilité économique, financière, territoriale, environnementale et technique.

Des analyses, approfondissements et/ou enquêtes préliminaires, doivent être conduits pour affirmer leur faisabilité.

Les taux d'intervention sont indicatifs et maximaux. Ils sont fixés par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'élaboration des EMPD.

Mesures	Commune	Type objets	Année de construction	Coût projet HT	Coût projet TTC	Coût projet HT EMPD 1 (y.c. mesures environnementales)	Taux de base AFP	Montant base AFP	Taux bonus LAT	Montant bonus LAT AFP	Taux max. (base AFP + bonus LAT)	AFP VD 2016-2023 (taux max.)	AFP EMPD 1 CHF (y.c. mesures environnementales)	% Prêt LPR	Prêt LPR	Prêts LPR EMPD 1 (vert = octroyé)	Durée amortissement	Montant d'amortissement	Fonds propres EMPD 1 (min. 28 %)
Rougemont - La Videmanette	BDG AG			3'454'600	3'730'968	-		690'920		618'660		1'309'580	-		763'180	-		38'159	-
Va-et-vient La Videmanette - Les Gouilles/ révision	Rougemont	Offre locale	(2015) 2016	400'000	432'000		20%	80'000	10%	40'000	30%	120'000		30%	120'000		20	6'000	
Finalisation station arrivée La Videmanette	Rougemont	Offre locale	(2015) 2016	230'000	248'400		20%	46'000	10%	23'000	30%	69'000		30%	69'000		20	3'450	
Finalisation enneigement La Videmanette étape 1 + amélioration temps enneigement	Rougemont	Enneigement	2016 2018	1'945'000	2'100'600		20%	389'000	20%	389'000	40%	778'000		20%	389'000		20	19'450	
Correction des pistes La Videmanette	Rougemont	Piste régionale	2016	92'600	100'008		20%	18'520	10%	9'260	30%	27'780		30%	27'780		20	1'389	
Finalisation enneigement La Videmanette étape 2	Rougemont	Enneigement	2018 2022	787'000	849'960		20%	157'400	20%	157'400	40%	314'800		20%	157'400		20	7'870	
Glacier 3000	Gstaad 3000 AG			1'500'000	1'620'000	-		300'000		150'000		450'000	-		675'000	-		33'750	-
Nouvelle piste de ski Scex Rouge-Martisberg / grande piste	Ormont-Dessus	Piste régionale	2016	1'500'000	1'620'000		20%	300'000	10%	150'000	30%	450'000		45%	675'000		20	33'750	
Totaux				120'620'600	130'270'248	32'566'000		28'307'140		20'365'260		48'672'400	12'742'820		39'713'880	10'362'700		1'429'694	9'460'480
														EMPD 1 enveloppe 2012-2015		7'900'000			
														EMPD 1 enveloppe 2016-2019		2'462'700			
														Solde LPR sur mesures à suivre		29'351'180			

Domaine skiable :	Villars – Diablerets – Gryon	ANNEXE C
Porteur de projet :	Télé Villars-Gryon-Diablerets SA (dès le 1er février 2016)	2.2.1
Commune(s) concernée(s) :	Ollon	
Nom du projet :	Enneigement mécanique Bretaye-Gryon phase II (réalisé en 2014)	
Classification du projet :	Enneigement	

Description du projet

En 2010 la société a réalisé la 1^{ère} étape de son enneigement en enneigeant les pistes de Sodoleuvre, de la Rasse et de la descente sur Villars depuis le golf. En 2014, après le dépôt du rapport alpes vaudoises 2020 en 2013, durant le moratoire fixé par le Conseil d'Etat, la 2^{ème} étape de l'enneigement a été réalisée en équipant les pistes Golf-Bretaye, Chaux Ronde, Lac Noir et Grand Chamossaire-Bretaye. Des équipements complémentaires ont été réalisés pour assurer le fonctionnement de l'ensemble (stations de pompage, amenée de courant électrique et conduites d'eau, compresseurs d'airs).

Mesures environnementales

La mise en œuvre des mesures environnementales est suivie par la Commission du PPA des Hauts d'Ollon.

Etat des procédures

Les mises à l'enquête se sont déroulées courant 2013. Les autorisations de construire ont été délivrées début avril 2014.

Calendrier de réalisation

Les travaux se sont déroulés entre le 22 avril et le 31 octobre 2014.

Coût du projet

Principaux postes du devis	Montants CHF
8,5 km de fouille avec conduites pour l'eau, l'air, la commande, l'électricité	3'900'000
Local de pompage du golf	700'000
Fourniture de perches et de ses abris	1'600'000
Modification des ateliers de Chaux Ronde pour les compresseurs d'air	200'000
Frais d'alimentation électrique et d'introduction	500'000
Mesures environnementales et mesures d'accompagnement environnementales	80'000
Frais d'ingénieur et du SER	300'000
Divers	720'000
Total HT	8'000'000
TVA	640'000
Total TTC	8'640'000

Plan de financement

	%	Montants CHF
AFP Canton de Vaud (y.c. bonus LAT), dont mesures environnementales CHF 32'000.-	37 %	2'960'000
LPR prêt sans intérêts sur 20 ans	35 %	2'800'000
Fonds propres	28 %	2'240'000
Total	100 %	8'000'000

Domaine skiable :	Villars – Diablerets – Gryon	ANNEXE C
Porteur de projet :	Télé Villars-Gryon-Diablerets SA (dès le 1er février 2016)	2.2.2
Commune(s) concernée(s) :	Gryon	
Nom du projet :	Tapis roulant pour skieurs de Chaux-Gryon (réalisé en 2015)	
Classification du projet :	Offre locale	

Description du projet

Le projet a consisté, en 2015, à remplacer le fil à neige existant (25 m) par un tapis couvert (93 m) à l'arrivée de la télécabine de Barboleuse–Les Chaux à Gryon. Les objectifs sont d'augmenter l'attractivité, moderniser la zone des Chaux et faciliter l'apprentissage du ski.

Mesures environnementales

La mise en œuvre des mesures environnementales est suivie par la Commission du PPA des Hauts de Gryon.

Etat des procédures

La mise à l'enquête s'est déroulée début 2015. Les autorisations de construire ont été délivrées.

Calendrier de réalisation

Les travaux se sont déroulés entre septembre et octobre 2015. L'ouverture au public a eu lieu en décembre 2015.

Coût du projet

Principaux postes du devis	Montants CHF
Fourniture du matériel électromécanique avec couverture	196'000
Frais de montage et de levage	45'000
Terrassement et aménagement des stations d'extrémités	65'000
Amenée de courant électrique	15'000
Mesures environnementales et mesures d'accompagnement environnementales	3'660
Frais administratifs	10'000
Divers	31'340
Total HT	366'000
TVA	29'280
Total TTC	395'280

Plan de financement

	%	Montants CHF
AFP Canton de Vaud (y.c. bonus LAT), dont mesures environnementales CHF 1'464.-	27 %	98'820
LPR prêt sans intérêts sur 20 ans	45 %	164'700
Fonds propres	28 %	102'480
Total	100 %	366'000

Domaine skiable :	Villars-Diablerets	ANNEXE C
Porteur de projet :	Télé Villars-Gryon-Diablerets SA (dès le 1er février 2016)	2.2.3
Commune(s) concernée(s) :	Ollon et Ormont-Dessous	
Nom du projet :	Télesiège débrayable Conche-Mi-Laouissalet	
Classification du projet :	Offre régionale	

Description du projet

L'objectif de la modernisation est d'améliorer la liaison entre les sites de Villars et des Diablerets en remplaçant le téléski fixe 2 places Conche-Perche et le téléski de Vieille Case par un téléski débrayable 4 places, plus rapide, performant et confortable.

Mesures environnementales

Une des principales mesures environnementales est la suppression du téléski de Vieille Case et ses pistes de descente. Par cette mesure, un secteur du domaine est rendu inaccessible aux skieurs. L'accès à la piste de Laouissalet se fera directement à l'arrivée du téléski Conche-Mi-Laouissalet ainsi que le retour sur Villars.

D'une manière plus générale, une action doit être entreprise sur l'ensemble du domaine skiable des Diablerets – Meilleret – Villars – Gryon pour la définition de zones de tranquillité de la faune. Sur le territoire de la commune d'Ormont-Dessus, le plan directeur nature communal a délimité des périmètres où des mesures de préservation de zones de tranquillité de la faune doivent être prises. Sur le territoire de la Commune d'Ollon, la Combe des Lagots et la combe proche dite Combe des myrtiliers (cette dernière avec un couloir défini pour les skieurs descendant vers La Forclaz), sont des zones qui se prêtent bien à de telles mesures.

Le budget des mesures environnementales permettra de réaliser les mesures suivantes :

- Remise à ciel ouvert du tronçon de cours d'eau sur la piste de montée de Vieille Case.
- Modification de l'aire forestière sur le tracé de Vieille Case à inscrire dans le PPA lors de sa prochaine révision complète.
- Eclaircie dans le peuplement forestier Vieille Case - Mi-Laouissalet en faveur de la Bécasse des Bois et du Tétralyre et entretien sur 10 ans.
- Dégagement des myrtiliers en faveur du Tétralyre sur le versant nord de la crête Chaux Ronde – Meilleret et entretien sur 10 ans.
- Remise en état de la zone humide au départ du téléski de Vieille Case et garanties d'exploitation en pâturage extensif à l'aide d'un bail agricole adapté et d'un contrat d'entretien.
- Clôture du plan d'eau du hameau de Perche et garanties d'exploitation en prairie extensive à l'aide d'un bail agricole adapté et d'un contrat d'entretien.

Etat des procédures

La mise à l'enquête du projet a eu lieu courant mars 2015. Pro Natura a retiré son opposition. L'autorisation de construire devrait être délivrée prochainement.

Calendrier de réalisation

Mai 2016 :	Démontage du TSF Conche-Perche
Juin 2016 :	Début du chantier
Novembre 2016 :	Mise en route du TSD4
Décembre 2016 :	Ouverture au public

Coût du projet

Principaux postes du devis	Montants CHF
Fourniture et montage de la partie électromécanique	6'000'000
Génie civil	1'400'000
Mesures environnementales et mesures d'accompagnement environnementales	90'000
Expertises diverses, géomètre, bureau d'ingénieur	400'000

Amenée de courant électrique, taxe d'introduction, transformateur	550'000
Démontage de l'installation, déboisement, remise en état des terrains, frais administratifs	560'000
Total HT	9'000'000
TVA	720'000
Total TTC	9'720'000

Plan de financement

	%	Montants CHF
AFP Canton de Vaud (y.c. bonus LAT), dont mesures environnementales CHF 36'000.-	42 %	3'780'000
LPR prêt sans intérêts sur 25 ans	30 %	2'700'000
Fonds propres	28 %	2'520'000
Total	100 %	9'000'000

Domaine skiable :	Villars – Diablerets	ANNEXE C
Porteur de projet :	Télé Villars-Gryon-Diablerets SA (dès le 1er février 2016)	2.2.4
Commune(s) concernée(s) :	Ormont-Dessous	
Nom du projet :	Télesiège débrayable Laouissalet-Meilleret	
Classification du projet :	Offre régionale	

Description du projet

L'objectif est d'améliorer la liaison entre les sites de Villars et des Diablerets en remplaçant le téléski du Laouissalet par un télesiège débrayable 6 places à grand débit. Cette installation a du ski propre et est un maillon important de la liaison. La piste de Laouissalet est très commerciale. Elle remporte un vif succès auprès des skieurs de Villars et des Diablerets. Le téléski actuel n'offre plus un débit suffisant.

Mesures environnementales

Une des principales mesures environnementales est la suppression du téléski de Vieille Case et ses pistes de descente. Par cette mesure, un secteur du domaine est rendu inaccessible aux skieurs. L'accès à la piste de Laouissalet se fera directement à l'arrivée du télesiège Conche-Mi-Laouissalet ainsi que le retour sur Villars.

D'une manière plus générale, une action doit être entreprise sur l'ensemble du domaine skiable des Diablerets – Meilleret – Villars – Gryon pour la définition de zones de tranquillité de la faune. Sur le territoire de la commune d'Ormont-Dessus, le plan directeur nature communal a délimité des périmètres où des mesures de préservation de zones de tranquillité de la faune doivent être prises. Sur le territoire de la Commune d'Ollon, la Combe des Lagots et la combe proche dite Combe des myrtilliers (cette dernière avec un couloir défini pour les skieurs descendant vers La Forclaz), sont des zones qui se prêtent bien à de telles mesures.

Le budget des mesures environnementales permettra de réaliser les mesures suivantes :

- Remise à ciel ouvert de 4 tronçons de cours d'eau sur la piste de montée du téléski (env. 4 m par tronçon).
- Remise en état de la zone humide du Plan de la Chaux, définition de mesures complémentaires éventuelles pour restaurer le bon fonctionnement hydrique du marais (cloisonnement éventuel du fossé), entretien à définir.
- Amélioration de l'intégration paysagère de la station amont du télesiège Mi-Ruvine – Meilleret.

Etat des procédures

La mise à l'enquête du projet a eu lieu courant mars 2015. Pro Natura a retiré son opposition. L'autorisation de construire devrait être délivrée prochainement.

Calendrier de réalisation

Mai 2016 :	Démontage du TK de Laouissalet
Juin 2016 :	Début du chantier
Novembre 2016 :	Mise en route du TSD6
Décembre 2016 :	Ouverture au public

Coût du projet

Principaux postes du devis	Montants CHF
Fourniture et montage du matériel électromécanique	4'710'000
Génie civil	1'200'000
Mesures environnementales et mesures d'accompagnement environnementales	80'000
Expertises diverses, géomètre, bureau d'ingénieur	350'000
Amenée de courant électrique, taxe d'introduction, transformateur	550'000
Démontage de l'installation, déboisement, remise en état des terrains, frais administratifs	1'110'000

Total HT	8'000'000
TVA	640'000
Total TTC	8'640'000

Plan de financement

	%	Montants CHF
AFP Canton de Vaud (y.c. bonus LAT), dont mesures environnementales CHF 32'000.-	42 %	3'360'000
LPR prêt sans intérêts sur 25 ans	30 %	2'400'000
Fonds propres	28 %	2'240'000
Total	100 %	8'000'000

Domaine skiable :	Leysin	ANNEXE C
Porteur de projet :	Télé Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA (TLML SA)	2.3.1
Commune(s) concernée(s) :	Leysin	
Nom du projet	Tapis roulant pour skieurs Plan-Praz (réalisé en 2013)	
Classification du projet :	Offre locale	

Description du projet

Le ski pour les débutants est important dans chaque station touristique. Pour Leysin, la zone est concentrée sur le secteur Plan-Praz.

Les tapis sont une amélioration significative de l'offre pour les skieurs débutants.

Mesures environnementales

Il n'y a pas de mesures environnementales. Pour le secteur Plan-Praz, le tapis remplace un ski-lift.

Sur le territoire de la commune de Leysin, les mesures environnementales doivent être considérées d'une manière globale car plusieurs projets d'envergure mais mis à l'enquête de manière séparée ont un impact sur l'environnement. Des mesures concrètes dans le domaine de la protection du paysage, de zones de tranquillité de la faune et de gestion des biotopes doivent être prises.

Etat des procédures

Une partie du tapis roulant a été réalisée en zone intermédiaire. La régularisation du tapis roulant dépend de la mise en vigueur d'une zone d'activités touristiques qui permette cette construction. L'entier du tracé du tapis roulant et de la piste doit être intégré dans cette zone. Celle-ci doit être prévue dans le PPA du Domaine Touristique de Leysin. Ce PPA est en cours de procédure d'examen préalable en date du 5 février 2016.

Calendrier de réalisation

Le tapis a été posé en 2013.

Coût du projet

Principaux postes du devis	Montants CHF
Tapis Plan-Praz	440'000
Mesures environnementales et mesures d'accompagnement environnementales	0
Total HT	440'000
TVA	35'200
Total TTC	475'200

Plan de financement

	%	Montants CHF
AFP Canton de Vaud (y.c. bonus LAT)	27 %	118'800
LPR prêt sans intérêts	0 %	0
Fonds propres	73 %	321'200
Total	100 %	440'000

Domaine skiable :	Leysin	ANNEXE C
Porteur de projet :	Télé Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA (TLML SA)	2.3.2
Commune(s) concernée(s) :	Leysin	
Nom du projet	Tapis roulant pour skieurs Tobogganing Park (réalisé en 2013)	
Classification du projet :	Offre locale	

Description du projet

Le Tobogganing Park est un produit de diversification hivernale qui existe depuis 1999. Cette attraction compte chaque hiver et sur 3 mois une moyenne de 35'000 personnes venant des autres stations et de toute la Romandie mais aussi issues de la clientèle touristique locale. L'accessibilité aux départs des différentes pistes de descente nécessitait d'être améliorée et être plus rapide. L'installation d'un tapis roulant pour skieurs a permis cela et également d'augmenter, avec le rallongement des pistes, la capacité de 250 à 350 personnes par session d'1h50.

Mesures environnementales

Il n'y a pas de mesures environnementales. Pour le Tobogganing, il s'agit d'une zone de loisirs située à côté du Centre Sportif Crettex Jacquet à l'entrée de Leysin.

Sur le territoire de la commune de Leysin, les mesures environnementales doivent être considérées d'une manière globale car plusieurs projets d'envergure mais mis à l'enquête de manière séparée ont un impact sur l'environnement. Des mesures concrètes dans le domaine de la protection du paysage, de zones de tranquillité de la faune et de gestion des biotopes doivent être prises.

Etat des procédures

Le tapis roulant est localisé dans une zone à bâtir. Le permis de construire a été délivré.

Calendrier de réalisation

Le tapis a été posé en 2013.

Coût du projet

Principaux postes du devis	Montants CHF
Tapis Tobogganing Park	320'000
Mesures environnementales et mesures d'accompagnement environnementales	0
Total HT	320'000
TVA	25'600
Total TTC	345'600

Plan de financement

	%	Montants CHF
AFP Canton de Vaud (y.c. bonus LAT)	27 %	86'400
LPR prêt sans intérêts	0 %	0
Fonds propres	73 %	233'600
Total	100 %	320'000

Domaine skiable :	Leysin-Les Mosses-La Lécherette	ANNEXE C
Porteur de projet :	Télé Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA (TLML SA)	2.3.3
Commune(s) concernée(s) :	Leysin et Ormont-Dessous	
Nom du projet	Tapis roulant pour skieurs la Droséra	
Classification du projet :	Offre locale	

Description du projet

Le ski pour les débutants est important dans chaque station touristique. Pour Les Mosses-La Lécherette, la zone est concentrée sur le secteur de la Droséra.

Ce secteur est identifié comme zone débutants avec le concept Mosses Parc et la garderie pour enfants. La clientèle des Mosses est essentiellement familiale. Tout est mis en œuvre dans cet esprit.

Mesures environnementales

Le secteur de la Droséra aux Mosses fait partie du PAC 292A et les mesures de compensation sont définies dans ce plan d'affectation. Trois mesures particulières sont à relever, à réaliser concrètement dans un délai de deux ans après adoption du PAC. Parmi ces trois mesures, le financement de l'assainissement de la décharge de l'Arsat est soumis au Grand Conseil par le Conseil d'Etat pour la réalisation des travaux et est entièrement financé par la taxe sur le stockage de déchets et de matériaux de comblement. Le financement exceptionnel de l'assainissement de cette décharge par le Canton de Vaud découle de l'importance du site marécageux et des engagements pris dans le cadre du plan cantonal d'affectation. Cette mesure ne figure dans pas le présent EMPD.

Les deux autres mesures sont à charge de TLML SA. Elles figurent dans le présent EMPD et sont intégrées dans la fiche 2.3.5 :

- La revitalisation du secteur du camping et du tennis au Col des Mosses. Les coûts liés à la revitalisation du secteur du camping et du tennis au Col des Mosses sont estimés à CHF 600'000.-. L'OFEV est entrée en matière pour une subvention de CHF 258'000.-.
- La suppression des 2/3 tiers de la surface goudronnée du parking de l'Arsat. Les coûts de réalisation ont été estimés à CHF 190'000.-. L'OFEV est entrée en matière pour une subvention de CHF 81'000.-.

Un rapport d'impact sur l'environnement est en cours de réalisation.

Etat des procédures

Le PAC 292A « Site marécageux col des Mosses – La Lécherette » a été approuvé le 25 mars 2015. Il fait l'objet de deux recours mais qui n'ont pas d'effet suspensif sur le secteur concerné par le projet. L'enquête publique du projet a été réalisée, il y a eu une opposition de Pronatura. Elle porte plus sur le fait d'attendre la mise en œuvre du PAC 292A. A l'époque, ce dernier faisait l'objet d'un effet suspensif du recours, effet qui a été levé par le juge le 24 novembre 2015.

Calendrier de réalisation

La pose du tapis roulant est planifiée pour l'été 2016.

Coût du projet

Principaux postes du devis	Montants CHF
Tapis Droséra (hors TVA)	435'600
Mesures environnementales et mesures d'accompagnement environnementales	4'400
Total HT	440'000
TVA	35'200
Total TTC	475'200

Plan de financement

	%	Montants CHF
AFP Canton de Vaud (y.c. bonus LAT), dont mesures environnementales CHF 1'760.-	27 %	118'800
LPR prêt sans intérêts sur 15 ans	45 %	198'000
Fonds propres	28 %	123'200
Total	100 %	440'000

Domaine skiable :	Les Mosses-La Lécherette	ANNEXE C
Porteur de projet :	Télé Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA (TLMLSA)	2.3.4
Commune(s) concernée(s) :	Ormont-Dessous	
Nom du projet	Enneigement mécanique Les Mosses	
Classification du projet :	Enneigement	

Description du projet

L'enneigement mécanique aux Mosses est un dossier qui fait partie du PAC 292A.

L'enneigement permet d'assurer le ski au début décembre sur le cœur du domaine.

Mesures environnementales

L'enneigement mécanique aux Mosses fait partie du PAC 292A et les mesures de compensation sont définies dans ce plan d'affectation. Trois mesures particulières sont à relever, à réaliser concrètement dans un délai de deux ans après adoption du PAC. Parmi ces trois mesures, le financement de l'assainissement de la décharge de l'Arsat est soumis au Grand Conseil par le Conseil d'Etat pour la réalisation des travaux et est entièrement financé par la taxe sur le stockage de déchets et de matériaux de comblement. Le financement exceptionnel de l'assainissement de cette décharge par le Canton de Vaud découle de l'importance du site marécageux et des engagements pris dans le cadre du plan cantonal d'affectation. Cette mesure ne figure dans pas le présent EMPD.

Les deux autres mesures sont à charge de TLML SA et figurent dans le présent EMPD :

- La revitalisation du secteur du camping et du tennis au Col des Mosses. Les coûts liés à la revitalisation du secteur du camping et du tennis au Col des Mosses sont estimés à CHF 600'000.-. L'OFEV est entrée en matière pour une subvention de CHF 258'000.-.
- La suppression des 2/3 tiers de la surface goudronnée du parking de l'Arsat. Les coûts de réalisation ont été estimés à CHF 190'000.-. L'OFEV est entrée en matière pour une subvention de CHF 81'000.-.

Un rapport d'impact sur l'environnement est en cours de réalisation.

Etat des procédures

Une partie de la piste à enneiger est à l'intérieur du PAC 292A « Site marécageux Col des Mosses - La Lécherette ». Ce dernier a été approuvé le 25 mars 2015. Il fait l'objet de deux recours qui n'ont pas d'effet suspensif sur le secteur du projet.

Une partie de la piste à enneiger est à l'extérieur du PAC. Elle doit faire l'objet d'une modification du PGA de la commune d'Ormont-Dessous, sur le secteur de l'Ecuale, afin de permettre l'enneigement mécanique. Cette procédure sera coordonnée avec un rapport d'impact sur l'environnement et la demande de permis de construire de l'enneigement. Sans préjuger de l'issue de la démarche, il est crédible que ces procédures soient réalisées en 2016.

Les associations de protection de la nature ont déjà pu se prononcer sur le principe de l'enneigement dans le cadre du PAC.

Calendrier de réalisation

La construction est planifiée en 2017.

Coût du projet

Principaux postes du devis	Montants CHF
Devis	5'210'000
Mesures environnementales et mesures d'accompagnement environnementales	790'000
Total HT	6'000'000
TVA	480'000
Total TTC	6'480'000

Plan de financement

	%	Montants CHF
AFP Canton de Vaud (y.c. bonus LAT), dont mesures environnementales CHF 316'000.-	37 %	2'220'000
LPR prêt sans intérêts 20 ans	35 %	2'100'000
Fonds propres	28 %	1'680'000
Total	100 %	6'000'000

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 10'198'820 destiné à financer les projets d'enneigement mécanique de Bretaye-Gryon phase II, d'installation d'un tapis roulant pour skieurs à Chaux-Gryon et de modernisation des télésièges débrayables Conche-Mi Laouissalet et Laouissalet-Meilleret

du 16 mars 2016

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 10'198'820, " Bonus LAT " inclus, est accordé au Conseil d'Etat pour financer les projets suivants portés par Télé Villars-Gryon-Diablerets SA :

- enneigement mécanique de Bretaye-Gryon phase II, au maximum à hauteur de CHF 2'960'000, dont CHF 1'600'000 de " Bonus LAT " ;
- installation d'un tapis roulant pour skieurs à Chaux-Gryon, au maximum à hauteur de CHF 98'820, dont CHF 36'600 de " Bonus LAT " ;
- modernisation du télésiège débrayable Conche-Mi Laouissalet, au maximum à hauteur de CHF 3'780'000, dont CHF 1'350'000 de " Bonus LAT " ;
- modernisation du télésiège débrayable Laouissalet-Meilleret, au maximum à hauteur de CHF 3'360'000 , dont CHF 1'200'000 de " Bonus LAT " .

² Le " Bonus LAT " cité au premier alinéa est octroyé à la condition que le Canton et les communes sur le territoire desquelles se situe l'installation à subventionner concluent une convention " Bonus LAT " relative au dézonage exigé par le Plan directeur cantonal (PDCn).

³ Il n'existe pas de droit à l'octroi des aides prévues dans le présent décret.

Art. 2

¹ Ces montants seront prélevés sur le compte *Dépenses d'investissement* et amortis en 20 ans.

Art. 3

¹ Les aides sont octroyées par le département en charge de l'économie (le département) sous forme de décision.

Art. 4

¹ Aucune aide étatique cantonale autre que celles émanant du présent décret ne peut être accordée aux projets mentionnés à l'article premier.

² Les aides prévues à l'article premier peuvent être octroyées conjointement à des prêts fédéraux fondés sur la loi fédérale du 6 octobre 2006 sur la politique régionale, dans la mesure où le cumul des aides publiques ne dépasse pas 72 % et à condition que les communes sur le territoire desquelles se situe l'installation bénéficiant du prêt fédéral cautionnent celui-ci à hauteur de 100 %.

Art. 5

¹ Les projets qui bénéficient de l'aide doivent remplir les critères cumulatifs de faisabilité financière, économique, territoriale et environnementale.

² Dans le cadre des mises à l'enquête des projets, les mesures environnementales doivent avoir été systématiquement abordées avec les associations de protection de la nature et traitées par les services cantonaux par voie de consultation CAMAC.

Le département peut fixer des critères et conditions d'octroi supplémentaires.

Art. 6

¹ Le Canton met en place une commission de suivi des mesures environnementales par domaine skiable en collaboration avec les acteurs locaux.

Art. 7

¹ Le versement des aides est soumis aux conditions cumulatives suivantes :

- Le permis de construire doit être délivré ;
- Le plan de financement définitif est présenté.

² Le non-respect des objectifs fixés dans la convention " Bonus LAT " par une commune entraîne l'obligation pour celle-ci de rembourser la majoration " Bonus LAT " en fonction de la part non réalisée des objectifs. Le département fixe le montant du remboursement en tenant compte de toutes les circonstances.

Art. 8

¹ Le suivi et le contrôle des subventions seront assurés par le Service de la promotion économique et du commerce (SPECo).

Art. 9

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 16 mars 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 2'544'000 destiné à financer les projets d'installation de tapis roulants pour skieurs à Plan-Praz et au Tobogganing Park de Leysin, à la Droséra aux Mosses, et d'enneigement mécanique des Mosses

du 16 mars 2016

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 2'544'000, " Bonus LAT " inclus, est accordé au Conseil d'Etat pour financer les projets suivants portés par Télé Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA :

- installation d'un tapis roulant pour skieurs de Plan-Praz, au maximum à hauteur de CHF 118'800, dont CHF 44'000 de " Bonus LAT " ;
- installation d'un tapis roulant pour skieurs du Tobogganing Park, au maximum à hauteur de CHF 86'400, dont CHF 32'000 de " Bonus LAT " ;
- installation d'un tapis roulant pour skieurs de la Droséra, au maximum à hauteur de CHF 118'800, dont CHF 44'000 de " Bonus LAT " ;
- enneigement mécanique des Mosses, au maximum à hauteur de CHF 2'220'000, dont CHF 1'200'000 de " Bonus LAT " .

² Le " Bonus LAT " cité au premier alinéa est octroyé à la condition que le Canton et les communes sur le territoire desquelles se situe l'installation à subventionner concluent une convention " Bonus LAT " relative au dézouage exigé par le Plan directeur cantonal (PDCn).

³ Il n'existe pas de droit à l'octroi des aides prévues dans le présent décret.

Art. 2

¹ Ces montants seront prélevés sur le compte *Dépenses d'investissement* et amortis en 20 ans.

Art. 3

¹ Les aides sont octroyées par le département en charge de l'économie (le département) sous forme de décision.

Art. 4

¹ Aucune aide étatique cantonale autre que celles émanant du présent décret ne peut être accordée aux projets mentionnés à l'article premier.

² Les aides prévues à l'article premier peuvent être octroyées conjointement à des prêts fédéraux fondés sur la loi fédérale du 6 octobre 2006 sur la politique régionale, dans la mesure où le cumul des aides publiques ne dépasse pas 72 % et à condition que les communes sur le territoire desquelles se situe l'installation bénéficiant du prêt fédéral cautionnent celui-ci à hauteur de 100 %.

Art. 5

¹ Les projets qui bénéficient de l'aide doivent remplir les critères cumulatifs de faisabilité financière, économique, territoriale et environnementale.

² Dans le cadre des mises à l'enquête des projets, les mesures environnementales doivent avoir été systématiquement abordées avec les associations de protection de la nature et traitées par les services cantonaux par voie de consultation CAMAC.

Le département peut fixer des critères et conditions d'octroi supplémentaires.

Art. 6

¹ Le Canton met en place une commission de suivi des mesures environnementales par domaine skiable en collaboration avec les acteurs locaux.

Art. 7

¹ Le versement des aides est soumis aux conditions cumulatives suivantes :

- Le permis de construire doit être délivré ;
- Le plan de financement définitif est présenté.

² Le non-respect des objectifs fixés dans la convention " Bonus LAT " par une commune entraîne l'obligation pour celle-ci de rembourser la majoration " Bonus LAT " en fonction de la part non réalisée des objectifs. Le département fixe le montant du remboursement en tenant compte de toutes les circonstances.

Art. 8

¹ Le suivi et le contrôle des subventions seront assurés par le Service de la promotion économique et du commerce (SPECo).

Art. 9

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.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 16 mars 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner les objets suivant :**

**RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL
sur la stratégie de soutien économique du Canton de Vaud aux Alpes vaudoises
pour les années 2016–2023 (projet " Alpes vaudoises 2020 ")**

et

**EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS
accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 10'198'820 pour co-financer les projets
d'enneigement mécanique de Bretaye-Gryon phase II,
d'installation du tapis roulant pour skieurs Chaux-Gryon,
de modernisation du télésiège débrayable Conche-Mi Laouissalet,
de modernisation du télésiège débrayable Laouissalet-Meilleret,
portés par Télé Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD SA)**

et

**accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 2'544'000 pour co-financer les projets
d'installation du tapis roulant pour skieurs de Plan-Praz,
d'installation du tapis roulant pour skieurs du Tobogganing Park,
d'installation du tapis roulant pour skieurs de la Droséra,
d'enneigement mécanique des Mosses,
portés par Télé Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA (TLML SA)**

et

**RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LES POSTULATS
Philippe Grobéty et consorts – " En faveur d'un soutien à l'économie touristique de montagne "
(11_POS_291)**

**Martial de Montmollin et consorts – " Pour une politique plus durable pour le tourisme dans les
Alpes vaudoises "
(14_POS_082)**

et

**REPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL AUX INTERPELLATIONS
Alexis Bally – " Alpes 2020 - investir là où il n'y a plus de neige ? " (13_INT_163)
Anne Baehler Bech– " Qui payera les 600 millions d'Alpes vaudoises 2020 ? " (13_INT_162)
Olivier Epars – " Le projet Alpes 2020 est-il réalisable ? " (13_INT_154)**

1. PREAMBULE

Présidée par M. Michel Renaud également rapporteur, la commission s'est réunie pour une première séance, le vendredi 20 mai 2016, à la salle de conférences n° 300 du DECS, Rue Caroline 11, à Lausanne. Elle était composée de Mmes les députées Anne Baehler Bech (qui remplaçait M. Martial de Montmollin), Alette Rey-Marion et Graziella Schaller ainsi que de MM. les députés Albert Chapalay, Julien Eggenberger, Hugues Gander, Jean-Marc Genton, Nicolas Glauser, Philippe Grobéty, Cédric Pillonel et Eric Sonnay. M. le député Jérôme Christen était excusé.

La commission s'est réunie pour une deuxième séance, le mardi 31 mai 2016, à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne. Elle était composée de Mmes les députées Anne Baehler Bech, (qui remplaçait M. Martial de Montmollin), Alette Rey-Marion et Graziella Schaller ainsi que de MM. les députés Albert Chapalay, Julien Eggenberger, Hugues Gander, Jean-Marc Genton, Nicolas Glauser, Philippe Grobéty, Olivier Epars (qui remplaçait M. Cédric Pillonel), Eric Sonnay et du Président /rapporteur soussigné.

Ont participé à ces deux séances, M. le Conseiller d'Etat Philippe Leuba (chef du DECS), Mme Sandra Mordasini, cheffe de projet tourisme au SPECo, M. Lionel Eperon, chef du SPECo et Monsieur Jean-Baptiste Leimgruber, adjoint au chef du SPECo. M. Kareem Khan, remplacé par Mme Fanny Krug lors de la séance du 2 juin, s'est chargé des notes de séance. Nous le remercions de son aide précieuse dans des délais très courts.

2. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Monsieur le Conseiller d'Etat Philippe Leuba explique que ce sujet a déjà fait l'objet de longues discussions et communications publiques. La stratégie générale vise à diversifier le tourisme pour que cette branche de notre économie soit active tout au long de l'année. L'objectif de base est de passer du tout au ski à un tourisme 4 saisons. Pour ce faire, et parmi d'autres mesures, le Conseil d'Etat propose un outil « révolutionnaire », le « Bonus LAT » qui vise à accélérer la réalisation des objectifs fixés par la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire (LAT) en amenant les communes qui ont des zones à bâtir excédentaires à revoir leur plan d'aménagement en vue de rentrer dans le cadre imposé par la loi fédérale. Cet outil, introduit au niveau du Conseil d'Etat, porte ses fruits puisque les autorités locales travaillent d'arrache-pied pour satisfaire ces exigences et qu'il s'agit probablement de la région du canton qui est la plus en avance dans la concrétisation des impératifs fédéraux. Mais il ne s'agit pas, à ce stade, de décrire tous les projets d'investissements qui sont connus.

Il s'agit du premier décret financier de la stratégie Alpes vaudoises 2020.

Le Conseil d'Etat a également souhaité saisir cette opportunité pour répondre à une série d'interpellations des députés portant sur l'avenir des Alpes vaudoises

3. DISCUSSION GENERALE

Certains membres de la commission estiment que l'on ne trouve pas dans ce rapport les éléments permettant de connaître la stratégie du Conseil d'Etat pour dynamiser la région et son développement économique. Comment passer du tout au ski à un tourisme 4 saisons ? Les éléments proposés dans les décrets ne concernent que le ski et rien ne permet de savoir par quel chemin on atteindra les objectifs fixés.

Monsieur le Conseiller d'Etat répond encore une fois que de nombreuses communications ont été faites sur un certain nombre d'outils innovants, notamment en ce qui concerne l'hébergement et le tourisme 4 saisons. Mais il n'appartient pas à l'Etat de décréter l'économie locale ou de créer le dynamisme nécessaire au bon développement des Alpes vaudoises.

De nombreux rapports, comme le rapport Furger, ont permis un travail qui n'a probablement pas son équivalent dans les autres régions du canton en matière de positionnement économique. Dire qu'il n'y

a pas de stratégie ou de projet est tout à fait contestable. Les démarches et réflexions qui avaient commencé lorsque Monsieur le Conseiller d'Etat Mermoud était en charge du tourisme ont abouti à de nombreux rapports et communiqués. Précédemment, le Conseil d'Etat avait décrété un moratoire signalant que tant qu'il n'y aurait pas de vision globale de l'avenir, le Conseil d'Etat refuserait de subventionner toute remontée mécanique. Ces derniers voulaient une vision globale et unie pour la région qui s'inscrit dans le long terme.

Certains membres de la commission expliquent les efforts faits par les communes concernées pour remplir les conditions fixées par le Conseil d'Etat. Le dossier « Alpes vaudoises 2020 » contient d'autres éléments que les remontées mécaniques, il parle d'hébergement, de tourisme 4 saisons, et aussi de mesures environnementales. Des efforts sont déjà faits dans les stations où beaucoup d'acteurs locaux se montrent dynamiques.

Mais il faut bien comprendre que la part énorme du ski dans l'économie touristique des Alpes vaudoises ne se remplace pas comme ça, d'un geste de la main ! Les propositions qui sont faites dans les projets de décrets présentés sont effectivement prioritaires et urgentes, les années de moratoire se font bien sentir, la concurrence du Valais et de la France voisine aussi, on ne peut pas attendre éternellement.

La question du bonus LAT est très discutée. La différence entre les communes des Alpes vaudoises qui bénéficieront de cette mesure et les autres communes, qui ne seront pas subventionnées pour des opérations de dézouage, est difficile à justifier, et encore plus pour les communes « bonnes élèves » qui ne doivent pas dézoner. Monsieur le Conseiller d'Etat explique que le bonus LAT est uniquement destiné aux Alpes vaudoises. Cet outil vise à donner une surprime aux Alpes vaudoises lorsqu'elle rentre dans le cadre des exigences fixées par la LADE et il en découle précisément une coordination de promotion économique d'une part et d'aménagement du territoire d'autre part. Si on ne met pas en place ces outils, on n'atteindra pas les objectifs. L'entrée en vigueur immédiate de l'initiative Weber a été un électrochoc qui n'a pas permis d'anticiper et prévoir une vision sur le long terme.

Qu'on le veuille ou non, l'économie de la région est influencée et liée au ski. On ne peut pas faire de différenciation entre les sociétés des remontées mécaniques et les municipalités (à qui l'on attribue souvent le mauvais rôle alors que les sociétés sont félicitées et subventionnées), ces deux réalités sont en fait totalement imbriquées. Cela comprend les difficultés des personnes qui doivent communiquer les obligations de dézouage aux propriétaires. Mais, aujourd'hui, il s'agit d'un outil efficace qui répond à des attentes et des besoins spécifiques et il faut mettre en place des outils qui permettent de surmonter ces difficultés et qui illustrent une cohérence de la politique de l'Etat. Les responsables des communes concernées ont fait preuve de compréhension et montrent qu'ils avancent dans la même direction. C'est utile pour l'économie de la région et le Conseil d'Etat est convaincu que le Bonus LAT l'est également. Pour éviter que le canton de Vaud ne se retrouve complètement bloqué par l'aménagement du territoire, il faut trouver des marges de latitude quant à la réalisation d'un projet cantonal.

Répondant à une partie des membres de la commission qui s'inquiètent de la différence que crée le principe du bonus LAT entre les communes qui en bénéficieront et les autres, Monsieur le Conseiller d'Etat précise encore qu'il y a une aide spécifique pour l'économie des Alpes vaudoises dont découleront des contraintes spécifiques notamment en termes de calendrier. C'est cet équilibre-là qu'il faut voir, il n'est pas prévu un crédit du même genre pour d'autres communes ou d'autres régions.

A la question de savoir s'il est bien juste de verser une subvention pour des travaux déjà exécutés, comme c'est le cas pour certains des éléments concernés, il est répondu que c'est la date du dépôt de la demande qui compte. En l'occurrence, les demandes ont été déposées avant le moratoire. A ce moment le Conseil d'Etat avait dit qu'il traiterait l'objet seulement lorsque les communes auraient satisfait aux exigences fixées. Cette étape ayant abouti, aujourd'hui, le Conseil d'Etat respecte ses engagements.

Le chef du SPECo, précise que le Conseil d'Etat a mandaté la Communauté d'intérêts touristiques des Alpes vaudoises (CITAV) pour la réalisation du rapport « Alpes vaudoises 2020 ». Les communes devaient proposer une stratégie globale et cohérente du développement économique des Alpes vaudoises. Il a été demandé à la CITAV, avec l'appui des services cantonaux, de poser un diagnostic sur la stratégie Alpes vaudoises 2020. Non seulement les services ont suivi et accompagné les réflexions, mais en plus, les études sectorielles, qui ont fait l'objet de la consolidation du rapport « Alpes vaudoises 2020 », ont toutes été financées par le canton de Vaud. Les études climatiques, sur la mobilité, sur les mesures de compensation, tout ceci a fait l'objet d'un financement et d'un accompagnement étape par étape, par l'administration cantonale. Lorsque le Conseil d'Etat dit qu'il salue la stratégie de diversification proposée, c'est parce qu'il a reçu un document dont il partage la vision stratégique.

L'adjoint au chef du SPECo précise, au final, l'esprit global et les éléments essentiels du projet général : le Conseil d'Etat a donné pour instruction aux communes des Alpes vaudoises d'établir un rapport qui expose une stratégie. Il a demandé à quatre services de l'Etat d'accompagner comme observateurs/ contributeurs la réalisation de ce rapport. L'élaboration du rapport a amené vers une stratégie très claire qui consiste à ne pas traiter uniquement la thématique des remontées mécaniques. Quatre piliers centraux et un transversal ont été retenus comme étant essentiels pour guider le projet : la mobilité, l'hébergement touristique, les remontées mécaniques et la diversification touristique. Le pilier transversal est la gouvernance régionale. Jusqu'à ce stade, le rapport a été considéré comme totalement accepté par le Conseil d'Etat. Il y a eu divergence sur la liste des mesures et le Conseil d'Etat a clairement souligné qu'il prenait acte du rapport tant et aussi longtemps qu'il est question de la stratégie, mais qu'il se sentait libre d'accepter ou de refuser les mesures proposées.

Il y a également eu des divergences quant aux remontées mécaniques et il a été demandé à l'administration cantonale de faire une (re)priorisation des mesures en matière de remontées mécaniques. Cette priorisation est annexée en complément et la liste a été établie de manière très claire. Le Conseil d'Etat a fait savoir que le cadre financier était de 46 millions. Concernant les mesures qui ont été proposées, elles doivent passer le cap des « mesures potentielles » et ensuite celui des « mesures finançables » et cela doit passer par des décrets successifs, ce qui explique qu'aujourd'hui ce premier décret déposé concerne un nombre restreint de mesures, mais qui sont également les plus abouties. Le plus gros dossier financier relatif au projet concerne le prolongement de la ligne de chemin de fer Aigle-Leysin jusqu'au départ de la télécabine, qui est une priorité absolue pour avoir une solution 4 saisons tous temps. Ce projet semble être bien accepté. Certes, la stratégie générale n'est pas développée en long et en large dans ce rapport, mais le Conseil d'Etat a pris acte de cette stratégie des Alpes vaudoises et s'est prononcé sur chaque mesure.

Dans le cadre du développement des activités 4 saisons, le Conseil d'Etat a demandé aux différents services de mettre en avant toutes les mesures complémentaires, comme la restauration de la piscine de Villars pour un budget d'environ 2.5 millions de francs. Il n'y a pas eu d'étalage de tout ce qui a déjà été fait, par exemple, dans le Pays-d'Enhaut où 800'000 francs ont été alloués pour le « Festival au Pays des enfants ». C'est une mesure qui s'inscrit complètement dans la stratégie de diversification et qui concerne la période du premier août (22'000 visiteurs l'année passée et l'objectif de 25'000 personnes cette année). Il y a donc toute une panoplie de mesures dont il n'a pas été fait étalage dans ce document, mais qui sont disponibles. Le Conseil d'Etat a obtenu le feu vert du Grand Conseil dans le cadre des budgets annuels étatiques pour valider les budgets de chaque mesure, mais la seule pour laquelle il ne semblait pas y avoir de solution, concernait les remontées mécaniques et c'est pour cela que le sujet occupe la commission aujourd'hui. Ce n'est pas la seule mesure prévue, mais la seule pour laquelle il fallait encore trouver une solution financière. Au niveau de la Berne fédérale, on actionne la LPR (Loi fédérale sur la politique régionale) aussi à fonds perdu pour pouvoir coupler les financements. Actuellement, le Canton arrive même à compléter le crédit hôtelier avec une chaîne de valeur qui met en boucle les fonds propres avec l'aide à fonds perdu pour l'hébergement hôtelier en montagne. Il propose un prêt sans intérêt, avec un crédit hôtelier à taux d'intérêt faible, auquel s'ajoutent le prêt bancaire et enfin, les fonds propres des entrepreneurs

3.1. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil d'adopter ce rapport du Conseil d'Etat sur la stratégie de soutien aux Alpes vaudoises par 9 oui et 3 abstentions.

4. PROJETS DE DÉCRETS

La commission a traité les éléments décrits dans l'annexe C et concernant les deux projets de décret. Les remarques suivantes ont été faites :

Enneigement mécanique Bretaye - Gryon phase II (réalisé en 2014)

Il s'agit de l'enneigement mécanique des hauts du domaine skiable, afin de permettre aux stations de fonctionner en cas d'enneigement insuffisant. Ces pistes peuvent en effet être atteintes par train ou télécabine. Le choix a été fait de regrouper des installations sur un site qui correspond aux exigences fixées. D'autres sites pourront être abandonnés s'il n'est pas possible de les rendre plausibles.

Télésiège débrayable Laouissalet - Meilleret

Cette installation est nécessaire, car le site est un domaine skiable à lui seul, trop longtemps desservi par un télésiège aujourd'hui désuet.

Tapis roulant pour skieurs Plan - Praz (réalisé en 2013)

Le tapis roulant se trouve en partie dans le PPA du domaine touristique de Leysin. Ce PPA est en cours de procédure d'examen préalable. Le tapis ne devrait pas être contraire aux normes édictées, toutefois on attendra la fin de la procédure pour finaliser la mesure.

Enneigement mécanique Les Mosses

Quelques membres de la commission font remarquer que l'assainissement de la décharge de l'Arsat implique, dans le cadre du PAC en vigueur, la démolition de 120 places de parc goudronnées près de ce site, soit au départ des 2 téléskis permettant de relier Les Mosses et la Lécherette. La commission souhaite qu'une solution soit trouvée pour maintenir ces places de parc. Il est en effet incompréhensible de vouloir améliorer le domaine skiable par un enneigement artificiel et dans le même temps, supprimer 120 places de parc dans une petite station qui n'est pratiquement pas desservie par les transports publics.

Un amendement qui demanderait une diminution de crédit correspondant aux travaux nécessaires pour supprimer ces places de parc ne ferait que supprimer la part cantonale de travaux prévus par le PAC et le report se ferait sur la commune et les installations de remontées. Tel n'est pas le but de la commission.

Il apparaît hors de question que la commission tente de toucher au PAC, il a fallu une vingtaine d'années pour le mettre en place, et cela bloquerait tout investissement sur le site des Mosses.

Finalement, la commission propose au Président de déposer rapidement un postulat au nom de la commission dans le but d'essayer de régler ce problème. Plusieurs membres de la commission se proposent de participer à la rédaction de ce postulat.

D'une façon plus générale, la commission a compris la nécessité d'appliquer le principe du bonus LAT. Et même si le principe ne provoque pas l'enthousiasme de tous les membres de la commission, aucun amendement n'est finalement déposé.

4.1. VOTES DE LA COMMISSION

La commission, à l'unanimité de ses membres, recommande au Grand Conseil d'adopter le premier projet de décret, concernant le domaine skiable de Villars-Gryon-Les Diablerets pour un montant de fr. 10'198'820.-- .

La commission, à l'unanimité de ses membres, recommande au Grand Conseil d'adopter le second projet de décret, concernant le domaine skiable de Leysin-Les Mosses-La Lécherette pour un montant de fr. 2'544'000.—

5. ENTREE EN MATIERE

C'est également à l'unanimité de ses membres que la commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière sur les deux projets de décrets.

6. RÉPONSES À DIVERSES INTERVENTIONS

6.1 Rapport du Conseil d'Etat au postulat Grobéty et consorts

Le postulant est satisfait du rapport du Conseil d'Etat tout en estimant que la réponse est sommaire. Il souligne toutefois son regret de ne pas avoir plus de compléments concernant le tourisme quatre saisons.

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat au postulat Grobéty et consorts à l'unanimité.

6.2 Rapport du Conseil d'Etat au postulat Martial de Montmollin et consorts

En l'absence du postulant, il est demandé si les taux prévus d'aide de 20% sans intérêt et 10% à fonds perdu sont suffisants. Il est répondu que ce projet a été fait en collaboration avec la société suisse de crédit hôtelier (SCH) et salué par le Président de l'Office Suisse du tourisme qui a incité les autres cantons à s'inspirer de cet outil. Ce dernier permet de combler le manque de fonds propres et d'obtenir les crédits bancaires qui doivent permettre de donner l'impulsion. Sans cet appui, bon nombre de projets n'arriveraient pas au bouclage de leur financement et n'obtiendraient pas les crédits bancaires.

Un député regrette toutefois que l'analyse de plusieurs demandes par le postulant ne figure pas parmi les éléments apportés par le Conseil d'Etat. Il lui est répondu que le modèle semble adéquat, par contre il ne s'agit pas d'un remède magique. Pour le dossier de Château d'Oex, la décision a été rendue par la Société suisse du crédit hôtelier, mais la vente du bien-fonds n'a pas été réalisée. Avec cette solution, la problématique financière est abordée de la bonne manière, mais il faut du temps pour la boucler.

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat au postulat Martial de Montmollin et consorts à l'unanimité.

6.3 Interpellation Alexis Bailly – Alpes 2020 – investir là où il n'y a plus de neige ?

Il est souligné que la mesure de réactivation des Monts Chevreuils n'ayant pas été complètement prise en compte, cet espace est devenu un lieu privilégié pour la peau de phoque et les raquettes. La piste de ski de fond aboutissant au restaurant est un bon exemple de réussite d'activité de neige douce. Il faudra cependant se préoccuper du démontage de l'ancienne installation, le moment venu.

La réponse est acceptée par la commission.

6.4 Interpellation Anne Baehler Bech - Qui payera les 600 millions d'Alpes Vaudoises 2020 ?

L'interpellatrice fait remarquer que certaines des mesures qui suscitaient la crainte de certains milieux ont été supprimées et d'autres hiérarchisées et dans ce sens cela répond pleinement au premier objectif de cette interpellation. Néanmoins, elle attend la suite pour les mesures de diversification qui sont proposées. Elle constate que les craintes exprimées étaient partagées par le Conseil d'Etat et elle attend ce qu'il adviendra des mesures proposées par le Conseil d'Etat.

Sans autre remarque, la réponse est acceptée par la commission.

6.5 Interpellation Olivier Epars – Le projet Alpes 2020 est-il réalisable ?

L'interpellateur a constaté qu'il n'y aura pas une nouvelle installation pour accéder au glacier des Diablerets et il s'estime satisfait de la réponse donnée.

Sans autre remarque, la réponse est acceptée par la commission.

Ollon, le 8 juin 2016

Le rapporteur :(signé) Michel Renaud

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'700'000.- destiné à financer l'assainissement de l'ancienne décharge de L'Arsat sur la Commune d'Ormont-Dessous

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Introduction

La décharge de L'Arsat était à l'origine un dépôt terreux autorisé en 1984 par le département en charge de ces dossiers. Il a été exploité entre les années 1986 et 1992. Faute d'une surveillance soutenue, l'exploitation a rapidement dérapé et des déchets y ont été également déposés de plus en plus fréquemment : on y trouve des ordures ménagères, mais surtout des encombrants et des matériaux issus de démolitions.

Le volume total de la décharge a été estimé à 23'000 m³.

Elle est recouverte d'une végétation de prairie avec quelques buissons, mais forme une butte importante qui défigure le paysage.

Elle doit désormais disparaître, indépendamment de son contenu, afin de réhabiliter un milieu humide d'importance nationale.

Cette décharge est, en effet, située dans le site marécageux "Col des Mosses - La Lécherette" dont les valeurs naturelles doivent être conservées à long terme, objectif désormais figé dans un plan d'aménagement cantonal, le PAC 292A.

Dans les grandes lignes, ce PAC a pour but d'assurer la conservation à long terme des valeurs naturelles du site marécageux et de préciser les usages et activités de développement touristiques qui peuvent y être développés.

A relever que parmi les mesures qui touchent directement la zone de L'Arsat, une installation de remontées mécaniques pourra être maintenue en bordure des marais, en contrepartie de la remise en valeur du biotope.

Lors d'une récente excursion (été 2013), le Cercle vaudois de botanique a mis en évidence la présence d'*Andromeda polifolia*, élément qualifié d'"incroyable" par les botanistes. Cette plante est accompagnée d'autres, également de grande valeur : *Carex pauciflora*, *Drosera rotuniflora*, *Vaccinium microcarpum* ainsi qu'*Eriophorum vaginatum*.

Ces éléments témoignent de la richesse floristique de ce milieu qu'il s'agit désormais de favoriser.

1.2 Projets d'assainissement

1.2.1 1ère variante

Une première variante de remise en état permet une amélioration paysagère par l'évacuation des déchets du front de la décharge afin d'adoucir le talus de manière à limiter son impact tel qu'il est visible depuis l'aval de la décharge (10 m de hauteur).

Cette solution n'est toutefois pas satisfaisante puisqu'elle laisserait un talus important, visible depuis l'amont du site. Retirer tous les matériaux jusqu'à faire disparaître également le talus amont reviendrait à évacuer 16'000 m³ sur les 23'000 m³ estimés. Coût estimé de cette variante : CHF 1.4 Millions.

Dans cette solution, tous les déchets ne sont pas évacués ; la réhabilitation du milieu n'est donc pas satisfaisante.

1.2.2 2ème variante

La deuxième variante consiste à évacuer l'ensemble des déchets et matériaux pour retrouver le terrain naturel. Son coût est estimé à CHF 1.9 Millions, soit un peu supérieur à la première solution, mais pour une amélioration significative du milieu en lieu et place d'une simple mesure cosmétique.

C'est cette solution qui a eu la faveur des services concernés et qui est proposée ci-dessous.

1.2.3 Tri des matériaux

Dans les deux cas, il s'agirait de transporter les matériaux sur le parking adjacent à la décharge pour y être triés au moyen d'une tamiseuse avant d'être acheminés vers des filières appropriées, si possible dans la région proche.

Les différentes catégories de déchets reconnues lors des investigations sont :

- déchets bioactifs, à évacuer en décharge contrôlée bioactive ;
- déchets inertes (démolition) dont une partie ira en décharge contrôlée pour matériaux inertes et le reste en recyclage ;
- matériaux terreux à évacuer en dépôt pour matériaux d'excavation ;
- ferraille à évacuer en fonderie ;
- plastiques, bois et autres fractions organiques à conduire vers une usine pour l'incinération des ordures ménagères.

Les polluants se concentrant dans les matériaux fins, c'est bien la qualité du tri par tamisage qui permettra de contrôler le coût général de l'assainissement.

1.3 Financement

1.3.1 Cas de figure

Au niveau des responsabilités et du financement, les sites pollués peuvent être classés en trois catégories :

- Sites orphelins (le détenteur a disparu ou est insolvable) : la responsabilité de leur assainissement incombe à l'Etat (art. 28 de la loi cantonale sur l'assainissement des sites pollués du 17 janvier 2006, LASP) ;
- Décharges communales : les mesures d'assainissement, sous responsabilité des communes bénéficient d'une subvention cantonale de 80 % (art. 19, LASP) ;
- Les sites à la charge de l'Etat : sites dont l'Etat est propriétaire ou dont la responsabilité revient à l'Etat suite à une décision de l'Autorité (convention passée avec une commune ou un propriétaire...) : les coûts d'assainissement sont entièrement à la charge de l'Etat (art. 29 et 30,

LASP).

1.3.2 Contribution cantonale

Cet assainissement est justifié par la sauvegarde d'un milieu naturel d'intérêt général, mais n'est pas lié à la sauvegarde d'un bien d'intérêt communal uniquement (captage, par exemple). La commune ne peut donc pas être sollicitée en l'espèce. En conséquence, l'Etat de Vaud devra assumer l'ensemble des coûts de cet assainissement qui se classe dans la troisième catégorie, celle des sites dont l'Etat a la responsabilité car il en est propriétaire ou, en l'occurrence, en raison de la protection d'un milieu d'intérêt général.

L'article 10 de la LASP stipule que l'assainissement des sites pollués dont la responsabilité incombe à l'Etat soit financé par un crédit d'investissement.

1.3.3 Aides de la Confédération

Dans ces trois cas de figure, des subventions à hauteur de 40 % peuvent être octroyées par l'OFEV, section Sites pollués, dans le cadre de l'ordonnance sur le financement des assainissements (OTAS), mais ce n'est pas systématique. Il faut pour cela que le besoin d'assainir réponde à des critères de l'ordonnance sur l'assainissement des sites pollués (art. 7 à 12 OSites). Concrètement, il faut que la contamination que l'on cherche à supprimer touche, ou menace à terme, une ressource en eau de boisson, un cours d'eau ; qu'elle soit une menace pour l'homme au niveau de son eau de boisson, de l'air qu'il pourrait respirer dans un local où des gaz pourraient s'accumuler.

Aucun de ces critères n'a été reconnu dans le cas de L'Arsat. La restauration d'un biotope, quelle que soit son importance, ne justifie pas une subvention OTAS.

La Direction générale de l'environnement (DGE) a également sollicité la division Espèces, écosystèmes et paysages de l'OFEV. Cette dernière entre en matière pour une subvention d'environ CHF 200'000.-.

1.3.4 Tableau récapitulatif de financement

Coût total		1'900'000
Part commune		0
Part OTAS		0
Part "Paysage" OFEV		200'000
Contribution cantonale		1'700'000

Tableau modifié le 25.01.16

Coût total		2'000'000
Part commune	0%	0
Part OTAS	0%	0
Part "Paysage" OFEV	8.63%	172'600
Contribution cantonale		1'827'400
Contribution cantonale arrondie		1'830'000

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

La Division géologie, sols et déchets (DGE-GEODE), par l'intermédiaire de sa section Déchets a été désignée pour mener à bien ce projet. Il sera confié à l'ingénieur, responsable du suivi des sites pollués. Il sera secondé par un ingénieur conseil au titre de Bureau d'aide au maître de l'ouvrage (BAMO).

Un bureau d'ingénieurs a été désigné à la suite d'une procédure d'appel d'offres conditionné à l'acceptation de la présente demande de crédit. C'est ce bureau qui conduira et réalisera le projet d'exécution et mènera la procédure d'appel d'offres aux entreprises, procédure ouverte en raison du montant des travaux.

Les filières d'évacuation seront choisies par DGE-GEODE par le fait qu'il n'y a pas de réelle concurrence possible. Il s'agira dans ce cas d'obtenir les meilleures conditions sans réelle alternative sur les lieux d'évacuation :

- Déchets inertes à Villeneuve (Carrière d'Arvel) ou Rougemont
- Déchets bioactifs à Posieux (FR) (Châtillon)
- Déchets incinérables : UIOM SATOM à Monthey
- Matériaux terreux : dépôts dans la région des Ormonts ou du Pays d'Enhaut
- Fractions recyclables (béton, ferraille) évacuées vers les entreprises les plus proches

Les travaux pourraient être réalisés dès le mois de mai 2016.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Le coût du projet est estimé à CHF 1'900'000.-, La part prise en charge par l'OFEV se montera à CHF 200'000.-. Le montant net à charge de l'Etat s'élève à CHF 1'700'00.-. Cet objet est inscrit dans SAP sous le n° I.000424 avec la dénomination "Décharge de L'Arsat (Ormont-Dessous)".

Le présent objet est prévu au budget 2016 et au plan d'investissements 2017-2020.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
a) Travaux d'assainissement des décharges : dépenses brutes	2'000	0	0	0	2'000
a) Travaux d'assainissement des décharges : recettes de tiers	170	0	0	0	170
a) Travaux d'assainissement des décharges : dépenses nettes à charge de l'Etat	1'830	0	0	0	1'830
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	2'000	0	0	0	2'000
c) Investissement total : recettes de tiers	170	0	0	0	170
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1'830	0	0	0	1'830

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
a) Travaux d'assainissement des décharges : dépenses brutes	1'900	0	0	0	1'900
a) Travaux d'assainissement des décharges : recettes de tiers	200	0	0	0	200
a) Travaux d'assainissement des décharges : dépenses nettes à charge de l'Etat	1'700	0	0	0	1'700
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	1'900	0	0	0	1'900
c) Investissement total : recettes de tiers	200	0	0	0	200
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1'700	0	0	0	1'700

Tableau modifié le 25.01.16

3.2 Amortissement annuel

Le crédit d'investissement sera amorti sur une durée de 20 ans et démarrera en 2016.

L'amortissement annuel sera de CHF 85'000.- (CHF 1'700'000.- / 20 ans).

3.3 Charges d'intérêt

Au taux de 5 %, la charge annuelle théorique d'intérêt de la dette est estimée à CHF 46'800.- (CHF 1'700'000.- * 5/100 * 0.55) et débutera en 2017.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Néant.

3.6 Conséquences sur les communes

Néant.

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

Cet assainissement permettra la réhabilitation rapide d'un biotope sous forme de prairie humide.

3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

S'agissant d'une aide financière au sens de l'art. 7 LSubv, il est souligné qu'elle répond aux principes d'opportunité et de subsidiarité des art. 5 et 6 LSubv.

Elle remplit également l'exigence de légalité de l'art. 4 LSubv dès l'instant où elle est expressément prévue par la loi cantonale sur l'assainissement des sites pollués du 17 janvier 2006 (LASP). Celle-ci prévoit aussi le suivi et le contrôle par le service de l'Etat compétent, en l'espèce la DGE-GEODE.

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

La dépense envisagée constitue une dépense nouvelle au sens de l'article 163 Cst-VD compte tenu de l'absence d'obligation légale de procéder à l'assainissement de la décharge de L'Arsat. Toutefois, les coûts à charge de l'Etat sont entièrement autofinancés au moyen de la taxe sur le stockage de déchets et de matériaux de comblement (TASC) au sens de l'art. 11 LASP (voir article 2 du projet de décret). Pour l'exercice 2015, le montant des recettes s'est élevé à CHF 1'137'371.- (compte 4240).

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 travaux relatifs au présent crédit d'investissement génèrent une charge d'intérêts de CHF 46'800.- et d'amortissement de CHF 85'000.-.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	50.4	50.4	50.4	151.2
Amortissement	91.5	91.5	91.5	91.5	366
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	91.5	141.9	141.9	141.9	517.2
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	91.5	141.9	141.9	141.9	517.2

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt		46.8	46.8	46.8	140.4
Amortissement	85	85	85	85	340
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	85	131.8	131.8	131.8	480.4
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	85	131.8	131.8	131.8	480.4

Tableau modifié le 25.01.16

4 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'700'000.- destiné à financer l'assainissement de l'ancienne décharge de L'Arsat sur la Commune d'Ormont-Dessous.

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'700'000.- destiné à financer l'assainissement de l'ancienne décharge de L'Arsat sur la Commune d'Ormont-Dessous

du 13 janvier 2016

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 1'700'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer l'assainissement de l'ancienne décharge de L'Arsat sur la Commune d'Ormont-Dessous.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 20 ans par prélèvement sur la taxe prévue à l'article 11 de la loi sur l'assainissement des sites pollués.

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.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 13 janvier 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

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

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit
d'investissement de CHF 1'700'000.- destiné à financer l'assainissement
de la décharge de l'Arsat sur la Commune d'Ormont-Dessous**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 10 mars 2016 à la Salle de conférences 403 du DTE, Place du Château 1, à Lausanne, ainsi que le 29 avril 2016 au col des Mosses dans le cadre de la visite du site.

Elle était composée de Mmes Véronique Hurni et Catherine Aellen, de MM. Dominique-Richard Bonny, Albert Chapalay, Michel Renaud et Andreas Wüthrich, ainsi que de M. Pierre-Alain Favrod, confirmé dans son rôle de président et rapporteur.

Mme Jacqueline de Quattro, cheffe du Département du territoire et de l'environnement (DTE), était présente le 29 avril 2016 ; M. Cornelis Neet, directeur général de la Direction générale de l'environnement (DGE), le 10 mars 2016 ; M. Sébastien Beuchat, directeur des ressources et du patrimoine naturel à la DGE, le 29 avril, Mme Najla Naceur, conservatrice de la nature adjointe et M. André Kissling, ingénieur à la DGE-DIRNA, les 10 mars et 29 avril 2016.

Les notes de séances ont été tenues par M. Jérôme Marcel et Mme Fanny Krug, secrétaires de commission, respectivement le 10 mars et le 29 avril 2016. Les membres de la commission les remercient pour la tenue des notes de séance

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le site de l'ancienne décharge de l'Arsat se situe dans le site marécageux d'importance nationale du PAC 292A « Col des Mosses – La Lécherette » qui a été adopté le 25 mars 2015 par la cheffe du DTE et les communes concernées. L'évacuation de cette décharge, ainsi que la remise en état de la tourbière et du terrain sont prévu dans le PAC 292A, en réponse à l'art.8 « *réparation des dommages* » de l'Ordonnance fédérale sur les sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale qui prévoit que « *les cantons veillent à ce que les atteintes déjà portées à des objets soient réparées le mieux possible, chaque fois que l'occasion se présente* ».

Le PAC 292A a été particulièrement complexe à mettre en place et a nécessité la négociation d'un compromis pour concilier les différents intérêts publics et privés. S'agissant d'un site marécageux dont la protection est inscrite dans la Constitution, la marge de manœuvre était très faible. Des compensations significatives ont dû être trouvées pour répondre aux exigences de l'Ordonnance fédérale.

Au final c'est après 25 ans de procédures qu'un projet équilibré a été accepté par l'ensemble des intéressés. L'assainissement de la décharge de l'Arsat, fait partie du paquet de mesures négociées pour l'acceptation de ce PAC. En lien avec les dossiers Alpes 2020 et les JO de la jeunesse.

Cette décharge a été exploitée entre 1985 et 1994, date à laquelle elle a été recouverte. Afin de réaliser l'assainissement de la décharge, il y a un volume de 23'000 m³ à évacuer pour un coût d'environ 1,9

millions qui sera financé par l'encaissement de la taxe sur le stockage de déchets et de matériaux de comblement, ainsi qu'une contribution fédérale de 10% au titre de la préservation du paysage.

La décharge de l'Arsat avait initialement été prévue pour y entreposer des matériaux d'excavation. Mais rapidement, des déchets de démolitions, des enrobés bitumeux, herbe gazon, bois, matelas, bidons ont été déposés. Des photos mettent en évidence un talus d'une dizaine de mètres qui montre l'ampleur des dépôts, ainsi que les lixiviats qui sortent en permanence au pied de cette ancienne décharge, et partent dans le milieu naturel. D'après les analyses, les principaux polluants contenus dans ces lixiviats sont les matières azotées qui participent à l'eutrophisation du milieu.

Au sens des sites pollués, cette décharge n'a pas d'impact reconnu sur une source d'eau potable ; elle ne nécessite donc pas un assainissement en ce sens. La décharge se trouve sur un site marécageux d'importance nationale, et en ce sens l'assainissement est nécessaire.

PAC 292A

D'une surface de 1600 hectares, ce PAC est avant tout un plan de protection d'un site marécageux, où de nombreux intérêts sont en jeu en plus du marais et du biotope : agriculteurs, propriétaires de chalets, tourisme de ski de fond, alpin et de randonnée. Un équilibre entre tous ces intérêts a été recherché, afin que tous puissent trouver leur compte.

Ce PAC laisse une place importante à l'agriculture, les propriétaires de chalets ont obtenu les garanties de pouvoir rester et entretenir leur bien-fonds, et au niveau du ski alpin des solutions ont été trouvées pour permettre l'enneigement mécanique, une condition sine qua non pour assurer la pérennité de l'activité sportive et familiale. Il faut préciser que le site du col des Mosses fait partie intégrante du projet Alpes vaudoises 2020.

Pour arriver à cet équilibre, il fallait trouver des compromis, notamment que la protection de la nature et du paysage y trouve son compte, par des réparations aux atteintes.

3. DISCUSSION GENERALE

Dès le début il s'avère que la grande majorité de la commission estime qu'il faut se rendre sur place, pour mieux se rendre compte du volume de la décharge et de l'incidence de la diminution des places de parc.

Il nous est expliqué qu'après assainissement de la décharge le sol sera rendu à la zone agricole protégée II « *qui veut dire : surface agricole qui jouxte des surfaces de marais, avec des restrictions sur les quantités de fumures* ». Il y a seulement 5 zones agricoles de protection, tout cela est précisé dans le règlement du PAC 292A.

Beaucoup de questions tournent autour du PAC 292A, les places de parc, la buvette, les toilettes, ainsi que l'enneigement mécanique, ce n'est évidemment pas l'objet demandé, mais comme les services de l'Etat ont lié les choses et tout conventionné, les questions pleuvent.

Cet assainissement est effectivement une mesure de compensation dans un processus de négociation, dans un cadre où la législation fédérale est stricte et dans lequel le canton a défendu auprès de la Confédération une position qui tient compte des intérêts de tous. Une position finalement acceptée par l'Office fédéral.

Il nous est confirmé aussi que pour les différents travaux à effectuer sur le site, soit l'assainissement et la démolition des places de parc, se feront de manière coordonnée.

Il est aussi demandé que si, dès lors que l'assainissement de la décharge est accepté, il est garanti qu'il n'y aura pas d'autres blocages contre les remontées mécaniques. Madame la Conseillère d'Etat répond que nous ne pouvons empêcher les gens de faire recours, mais par contre, la possibilité existe de lever un recours sur la base du PAC 292A.

Il faut préciser que dans l'exposé des motifs et projet de décret c'est le deuxième tableau qui est correct, soit 1'900'000.- de travaux d'assainissement, dépenses brutes. Qu'il y a 200'000.- de subvention de la confédération, et au final la dépense nette à charge de l'Etat se monte à 1'700'000.-

4. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des sept députés présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des sept députés présents.

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des sept députés présents.

5. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le décret tel qu'il ressort de l'examen par la commission est adopté à l'unanimité.

6. 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.

Noville, le vendredi 13 mai 2016

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*

Postulat Raphaël Mahaim et consorts – Couverture ECA des bâtiments agricoles : risques de sous-couverture et primes arbitraires (15_POS_146)

Texte déposé

La couverture assurance-incendie (ECA) des bâtiments agricoles répond à des règles particulières. Pour chaque bâtiment, on distingue la part (découpe) « habitation » de la part (découpe) « rural », un taux différencié étant alors applicable à chacune des découpes. Jusqu'en 2004, la proportion entre ces deux parts était calculée selon leur valeur effective ; depuis 2004, suite manifestement à une révision légale, la proportion est calculée sur la base du volume de chaque découpe en m³. Or, il résulte de cette façon de procéder que la valeur assurée (couverture) peut fréquemment ne pas correspondre à la valeur effective des découpes. Ainsi, lorsque la découpe « habitation » a une valeur effective importante mais correspond sur l'entier du bâtiment à un volume restreint par rapport à la découpe « rural », sa valeur assurée est trop faible en comparaison.

En outre, dès lors que le taux (calcul de la prime) applicable aux découpes « rural » est supérieur au taux applicable aux découpes « habitation », il en résulte également une augmentation des primes. Ce mode de calcul appliqué par l'ECA semble ainsi poser un double problème : augmentation des primes ECA pour les bâtiments agricoles et risques de sous-couverture pour la part « habitation » desdits bâtiments.

Enfin, il semblerait que cette — relativement nouvelle — manière de procéder au calcul de la proportion entre les découpes soit imposée sans information préalable aux propriétaires lors de travaux d'assainissement, par exemple énergétiques. Ainsi, la pose de panneaux solaires a par exemple pour conséquence — indirecte ! — une augmentation substantielle de la prime ECA, ce qui va à l'encontre des buts incitatifs que se fixe le canton en matière de politique énergétique.

Au vu de ce qui précède, les postulants soussignés demandent au Conseil d'Etat de procéder à une étude de cette double problématique (calcul de la proportion entre le rural et l'habitation, d'une part, et faits nouveaux justifiant un nouveau calcul de primes, d'autre part) dans le canton sous l'angle abordé. Il convient en outre de proposer des correctifs envisageables à ce mode de calcul pouvant aboutir à des situations de sous-couverture — pour les découpes « habitation » — et à des augmentations de primes injustifiées. L'opportunité d'une révision légale sera également étudiée.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Raphaël Mahaim
et 29 cosignataires*

Développement

M. Raphaël Mahaim (VER) : — Je vous présente un postulat sur un sujet d'apparence assez technique, mais qui pose des questions délicates concernant la couverture ECA des bâtiments agricoles. Le problème est le suivant : lorsqu'un bâtiment agricole comprend deux parties — le rural et l'habitation — la règle suppose que l'on considère le volume en mètres cubes pour calculer la valeur de chacune des deux parts. Or, on voit immédiatement que, même si le volume est faible, la valeur de la partie habitation est bien supérieure, en termes monétaires, à celle de la partie rural. Cela a pour conséquence une sous-couverture de la partie habitation dans le cas d'un incendie et, accessoirement, une élévation des primes, puisque les primes sur le rural sont plus importantes que celles sur l'habitation.

Il semblerait que l'ECA ait « mis de l'eau dans son vin » dans sa pratique et ait donné quelques garanties lorsque des agriculteurs ont été confrontés à de telles situations. Néanmoins, le besoin d'une réponse officielle se fait sentir sur ce sujet délicat. De nombreux exploitants agricoles n'ont peut-être pas conscience de cette difficulté. Il conviendrait donc d'y réfléchir afin d'apporter des réponses officielles fouillées et documentées. C'est la raison de mon postulat. Comme il doit être transmis à l'examen d'une commission, je ne crois pas utile de prolonger le développement.

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

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

Postulat Raphaël Mahaim et consorts - Couverture ECA des bâtiments agricoles : risques de sous-couverture et primes arbitraires

1. PREAMBULE

Présidée par M. Philippe Randin également rapporteur, la commission s'est réunie à Lausanne le lundi 14 mars 2016 à la salle de conférences 403 du DTE à Lausanne. Elle était composée de Mmes les députées Sonya Butera et Laurence Cretegnny ainsi que de MM. les députés Dominique-Richard Bonny, Marc-André Bory, Hugues Gander, Raphaël Mahaim, Félix Stürner, Pierre Volet.

Ont participé à la séance, Mme la Conseillère d'Etat Jacqueline de Quattro (cheffe du DIS) et M. Daniel Grandjean (directeur de la division assurance de l'ECA). Nous le remercions pour toutes les informations données lors de la séance.

Les membres de la commission remercient M. Florian Ducommun de la tenue des notes de séance.

2. POSITION DU POSTULANT

L'enjeu de ce postulat est celui du calcul des primes et de la couverture. Le postulant estime que lorsqu'on s'intéresse aux assurances, sans être un spécialiste ; on a en principe en tête que la prime. Elle est calculée en fonction de la valeur assurée. Elle sert surtout à couvrir des événements fâcheux. Dans le cas des bâtiments agricoles, il y a une distinction entre la partie rurale et la partie habitable. Le critère utilisé est celui du mètre cube. Selon le postulant il serait préférable et plus équitable d'utiliser la valeur du bien. Or dans son interprétation et celle de l'ECA, ce critère n'est pas utilisé mais bien la volumétrie. Mais le volume ne signifie pas forcément une valeur en particulier si l'on compare le rural et l'habitation. Il rappelle que sa réflexion fait suite à un cas individuel qui semble avoir posé quelques problèmes. Les montants en jeu concernant les primes sont assez faibles. Toutefois, le problème se poserait en cas de sinistre avec le risque de sous-couverture.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Mme la Conseillère d'Etat rappelle que, conformément à l'article 3a de la Loi concernant l'assurance des bâtiments et du mobilier contre l'incendie et les éléments naturels (LAIEN) du 17 novembre 1952, le Conseil d'administration de l'ECA édicte les règlements, directives et instructions nécessaires à la bonne marche de l'Établissement et à l'exécution des tâches qui lui sont confiées. En application de l'article 1^{er} alinéa 2 du Règlement d'application de la LAIEN, du 13 novembre 1981, l'ECA édicte les instructions nécessaires concernant les assurances des bâtiments.

Ainsi le 14 juin 2004, le Conseil d'administration de l'ECA a arrêté « un nouveau tarif des primes d'assurance » TPA. Suite à cette modification, tout bâtiment ayant fait l'objet d'une nouvelle estimation après 2004 se voyait appliquer le nouveau tarif. Ce ne sont pas moins de la moitié des bâtiments du canton (120000) qui ont été révisés selon les nouvelles dispositions du TPA. Mme la Conseillère d'Etat relève que dans cette vaste opération, les réactions négatives d'assurés à cette nouvelle pratique peuvent être qualifiées d'anecdotiques. Selon l'article 68 LAIEN, chaque assuré

peut contester la manière de faire de l'ECA. Notons depuis la modification du TPA en 2004, aucune procédure judiciaire n'a été engagée.

Après ce constat, Mme la Conseillère nous expose son point de vue sur le sujet soulevé par le postulant. Il est fréquent que la partie « rurale » soit d'un volume nettement supérieur à celui de « l'habitation ». Le volume n'est pas seul déterminant du calcul. En effet, une fois les volumes calculés, ceux-ci sont « taxés » selon un prix au m³. A cette occasion, la proportion s'inverse généralement ; le prix au m³ du rural est nettement inférieur à celui de l'habitation. Le risque potentiel de sous assurance est de ce fait écarté et la pratique de ces dernières années le démontre.

La manière d'estimer la valeur d'un bâtiment a toujours tenu compte des découpes, mais la nouvelle méthode tient également compte du fait de l'activité ou l'usage les plus dangereux et à juste titre – aggravent le risque pour l'entier de l'immeuble. Ainsi, pour un rural et une habitation, le taux du rural influence désormais le taux global. Cela signifie que la découpe la moins dangereuse subit une correction – la hausse – de son taux de prime en raison de l'affectation multiple. Dès lors, la pratique de l'ECA et de son Conseil d'administration est juste, égalitaire et conforme au marché de l'assurance. Le TPA a fait ses preuves, il n'y a pas non plus lieu de le modifier.

En complément, M. Daniel Grandjean, Directeur de la division assurance, nous a apporté toutes les informations nécessaires afin que chaque commissaire puisse se faire un avis. Il a confirmé que la question soulevée par le postulant provient d'un seul et unique agriculteur qui a interpellé la direction de l'ECA. Il nous cite quelques exemples d'avant la nouvelle tarification 2004 et l'après 2004.

4. DISCUSSION GENERALE

Un membre la commission souligne le mécontentement du monde agricole à qui ces calculs n'ont pas été assez expliqués. Il serait souhaitable de passer par la chambre d'agriculture Prométerre pour fournir les explications. Le représentant de l'ECA rappelle que les informations utiles à Prométerre en 2013 ont été données y compris à son service juridique. C'est volontiers qu'il reste à disposition de Prométerre pour renouveler l'information.

Un député indique que sa commune possède un certain nombre de fermes, où des panneaux photovoltaïques pourraient être installés. Il cherche à comprendre, d'une part, en quoi l'assainissement énergétique et la volumétrie sont liés et, d'autre part, quels sont les paramètres qui provoquent ce type de problème. Une modification est-elle prévue prochainement ? Il lui est répondu par le directeur de l'ECA, qu'aucun rapport entre la problématique énergétique liée aux panneaux solaires et l'activité d'estimation de l'ECA n'existe. En l'occurrence l'installation de panneaux solaires ne fait qu'augmenter la somme d'assurance par la plus-value qu'elle engendre.

Un commissaire veut savoir quel facteur déclenche une nouvelle estimation de la part de l'ECA. Est-ce le fait que le dossier soit déposé à la centrale des autorisations cantonales (CAMAC) par exemple ? Le représentant de l'ECA lui répond qu'il s'agit d'une demande de transformation qui effectivement parvient à l'ECA par la CAMAC. Celle-ci fournit une estimation une fois les travaux terminés. En revanche, il ajoute que l'ECA réévalue l'état du bâtiment ainsi que leur affectation selon une politique de révision. C'est pourquoi, l'ECA distingue l'estimation faite sur l'objet nouveau ou transformé de la révision concernant les bâtiments qui doivent faire l'objet de vérification de l'état d'entretien.

Fort des explications apportées, le postulant comprend mieux les mécanismes de cette nouvelle méthode de calcul qui permet d'éviter les problèmes de sous-couverture. La procédure a été bien expliquée par Mme la Conseillère d'Etat et M. Grandjean, directeur de l'ECA.

En conséquence, le postulant décide de retirer son intervention suite à la proposition de Mme la Conseillère d'Etat de présenter une information au plénum. Cet objet sera mis à l'ordre du jour lors d'une prochaine séance du Grand Conseil.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Dans la mesure où l'objet parlementaire sera retiré lors de la présente séance, la commission, tacitement, prend acte de cette décision.

Lieu, le jour mois année.

Château-d'Oex, le 6 mai 2016

*Le rapporteur :
(Signé) Prénom Nom
Randin Philippe*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Yves Ferrari et consort - Procédure de désaffectation de la centrale de Mühleberg : le début de la fin ?

Rappel

En septembre 2008, le Conseil d'Etat annonçait qu'il donnait un préavis favorable à la prolongation de l'autorisation d'exploiter la centrale nucléaire de Mühleberg. En octobre 2008, les Verts vaudois, en collaboration avec des associations environnementales, ont déposé un recours auprès de la Cour Constitutionnelle afin de casser ce préavis qui n'était pas basé sur une votation populaire, comme en dispose la Constitution vaudoise (article 83 alinéa 1 Cst VD). En juin 2009, la Cour Constitutionnelle (CCST.2008.0007) a conclu que le préavis du canton doit obligatoirement être soumis au corps électoral vaudois. Fin juin 2009, les Verts vaudois ont déposé une motion intitulée " Mühleberg : pour que le peuple ait le dernier mot " et demandant la convocation des électeurs afin qu'ils puissent faire connaître le préavis vaudois concernant la prolongation illimitée de la centrale nucléaire de Mühleberg. En novembre 2009, le peuple vaudois s'est déclaré à près de 2 contre 1 (plus de 64%) contre la prolongation illimitée de la centrale nucléaire de Mühleberg.

En 2011 et suite à l'accident nucléaire de Fukushima, l'Inspection fédérale de la sécurité nucléaire (IFSN) a formulé plusieurs décisions à l'attention de la centrale de Mühleberg. Il s'agissait d'une part de vérifier la sécurité sur la base de nouvelles connaissances et d'autre part d'améliorer la sécurité.

Face à ces nouvelles exigences, notamment en termes de rentabilité, aux risques pour la population et au manque de soutien des citoyens suisses lors des scrutins, le Conseil d'administration de BKW SA décide, en date du 29 octobre 2013, de renoncer à l'exploitation de la centrale d'ici 2019. Cette décision fait rentrer le nucléaire suisse dans une nouvelle ère : la désaffectation.

En date du 18 décembre 2015, l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) informait que les BKW ont déposé le projet de désaffectation de la centrale nucléaire de Mühleberg. Selon cette information, la procédure se déroulera en plusieurs phases, commençant en janvier 2016, pour se terminer avec la décision du Département fédéral de l'environnement, de l'énergie, des transports et de la communication (DETEC), en été 2018, qui pourra encore faire l'objet d'un recours au Tribunal administratif fédéral (TAF) ou au Tribunal fédéral (TF). Diverses étapes sont prévues :

1. Le projet de désaffectation comprend les éléments suivants : lettres de requête, rapport principal relatif au projet de désaffectation, rapport relatif à l'impact sur l'environnement, rapport relatif aux considérations sur les défaillances et aux mesures à prendre en cas d'urgence, rapport sur la sécurité.
2. Une fois le projet de désaffectation déposé, l'OFEN vérifie, en collaboration avec les autorités techniques compétentes, si le dossier déposé est complet (article 50 de la Loi sur l'énergie nucléaire, LENu).
3. Une fois le projet de désaffectation déposé, l'IFSN procède à l'examen des aspects relevant de la sécurité technique, dont elle consigne les résultats dans un document d'expertise (article 72, alinéa 1, LENu). Cette expertise débute par un examen sommaire du dossier du projet.
4. Une fois qu'il a été établi que le dossier est complet, la procédure d'opposition est initiée. A cet effet, le projet de désaffectation est publié dans les organes officiels des cantons et le dossier du projet est mis à la disposition du grand public pendant 30 jours (article 53, alinéa 2, LENu). Les personnes concernées peuvent faire opposition au projet de désaffectation pendant le délai de mise à l'enquête (article 55, alinéa 1, LENu). La procédure d'opposition débutera vraisemblablement au printemps 2016.

(<https://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=60084>)

En parallèle à cette mise à l'enquête, le canton de Vaud est invité à se prononcer sur le projet de désaffectation (article 53, alinéa 1, LENu et art. 62a de la Loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration, LOGA).

Nous avons donc l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. *Le canton de Vaud va-t-il user de son droit de se prononcer sur le projet de désaffectation ? Si non, pour quelles raisons ?*
2. *Comment le Conseil d'Etat interprète-t-il en l'espèce l'article 83 de la Constitution vaudoise, qui prévoit un référendum obligatoire pour " tout préavis, loi ou disposition générale concernant l'utilisation, le transport et l'entreposage d'énergie ou de matière nucléaires " ? Le Conseil d'Etat prévoit-il de soumettre sa réponse au peuple vaudois ?*
3. *Le Conseil d'Etat vaudois a-t-il reçu les dossiers complets liés à la désaffectation de la centrale nucléaire de Mühleberg ? Quelle première analyse le Conseil d'Etat fait-il de ces dossiers ? Quand et comment ces documents seront-ils mis à la disposition du public ?*
4. *Le document d'expertise de sécurité de l'IFSN sera-t-il public ou pourra-t-il être consulté et étudié par tous les citoyens ?*
5. *Comment le Conseil d'Etat assurera-t-il l'information en continu du Parlement sur l'avancement de ce dossier ? Comment informera-t-il l'ensemble des parties prenantes afin de permettre un débat transparent sur les enjeux liés à la désaffectation de cette centrale nucléaire ?*

D'avance nous remercions le Conseil d'Etat pour les réponses à ces questions.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le texte de M. le Député Ferrari décrit de manière exacte la procédure applicable à la désaffectation de la centrale nucléaire de Mühleberg. Le Conseil d'Etat précise cependant préciser que l'OFEN considère comme cantons concernés au sens de l'art. 53 al. 1 LENu, les cantons dont le territoire se situe dans la zone 1 ou la zone 2 au voisinage de la centrale nucléaire de Mühleberg. Le canton de Vaud, situé partiellement en zone 2, est donc invité à se prononcer

Réponses aux questions posées

1. Le canton de Vaud va-t-il user de son droit de se prononcer sur le projet de désaffectation ? Si non, pour quelles raisons ?

Le Canton de Vaud est invité à se prononcer et prendra position sur le projet de désaffectation. Il doit normalement rendre sa réponse dans un délai de 3 mois ; une prolongation de ce délai pourra au besoin être sollicitée.

2. Comment le Conseil d'Etat interprète-t-il en l'espèce l'article 83 de la Constitution vaudoise, qui prévoit un référendum obligatoire pour " tout préavis, loi ou disposition générale concernant l'utilisation, le transport et l'entreposage d'énergie ou de matière nucléaires " ? Le Conseil d'Etat prévoit-il de soumettre sa réponse au peuple vaudois ?

Le Conseil d'Etat ne soumettra pas son préavis au peuple par souci d'économie des moyens.

Le Conseil fédéral et le Parlement ont pris en 2011 une décision de principe pour la sortie progressive de l'énergie nucléaire. Les cinq centrales nucléaires existantes devront être mises hors service à la fin de leur durée d'exploitation et ne pas être remplacées par de nouvelles installations. Cette décision nécessite une transformation radicale du système énergétique suisse d'ici 2050. C'est pourquoi le Conseil fédéral a élaboré la Stratégie énergétique 2050. Fin 2013, le Conseil fédéral a présenté au Parlement un premier paquet de mesures visant à garantir à long terme un approvisionnement énergétique durable. Les Chambres fédérales éliminent actuellement les dernières divergences.

Il ne fait dès lors pas sens de soumettre à une votation populaire le démantèlement d'une centrale, ce principe ne pouvant pas être remis en question, en particulier pour un ouvrage qui se situe sur le territoire d'un autre canton. Le canton transmettra cependant son préavis positif sur ce dossier à l'Office fédéral de l'énergie via le Conseil d'Etat.

3. Le Conseil d'Etat vaudois a-t-il reçu les dossiers complets liés à la désaffectation de la centrale nucléaire de Mühleberg ? Quelle première analyse le Conseil d'Etat fait-il de ces dossiers ? Quand et comment ces documents seront-ils mis à la disposition du public ?

Le Conseil d'Etat a reçu les dossiers relatifs au projet de désaffectation, en allemand, courant avril 2016. Ces dossiers sont actuellement en circulation auprès de quelques services du canton et de la Commission cantonale de l'énergie.

L'Office fédéral de l'énergie ainsi que la société requérante, BKW, ont publié le dossier de désaffectation sur son site Internet. Par ailleurs, BKW a, en complément du dossier, publié un résumé en français.

4. Le document d'expertise de sécurité de l'IFSN sera-t-il public ou pourra-t-il être consulté et étudié par tous les citoyens ?

Selon les informations de l'OFEN, il est prévu que le rapport de sécurité soit également publié. Cependant, cette expertise n'est pas encore disponible. Elle sera portée à la connaissance des parties prenantes dans un second temps, vraisemblablement durant l'été 2017.

5. Comment le Conseil d'Etat assurera-t-il l'information en continu du Parlement sur l'avancement de ce dossier ?

Comment informera-t-il l'ensemble des parties prenantes afin de permettre un débat transparent sur les enjeux liés à la désaffectation de cette centrale nucléaire ?

Cet objet sera soumis à la Commission cantonale de l'énergie (COMEN), représentant les parties prenantes. Cette commission sera amenée à donner un préavis au Conseil d'Etat sur ce dossier.

Par ailleurs, le préavis cantonal fera l'objet d'une communication lors de son adoption par le Conseil d'Etat.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 18 mai 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

Postulat Fabienne Freymond Cantone et consorts aux Conseils d'Etat vaudois, genevois et valaisan – Pour engager une réflexion coordonnée pour une meilleure conciliation entre les activités et infrastructures nautiques et les milieux naturels du Lac Léman

Texte déposé

Le lac Léman existe depuis des millénaires. A ce titre, il a vu cohabiter sur ses rives bien des populations et cultures différentes, s'est vu entouré ou traversé par des frontières variables. Si le *Traité de Turin* du 16 mars 1816 a finalisé les frontières actuelles de partage des eaux du Léman, il va sans dire que faune, flore et humains n'y voient pas de barrière. Depuis la fin de la dernière guerre mondiale, et particulièrement ces dernières années, les liens entre les rives du Léman n'ont jamais été aussi nombreux : le tourisme, les loisirs, plus généralement l'urbanisation importante de l'arc lémanique, rendant notre lac soumis à des pressions de toutes sortes, toujours plus fortes.

Un énorme travail a été fait par nos diverses communautés sur la qualité des eaux au cours de ces 40 dernières années. Et il continue à être fait. Maintenant, en plus de ces questions hydrologiques, il s'agit de voir comment concilier la pratique d'activités de loisirs, de détente, avec la préservation des milieux naturels qui jalonnent le Léman, avec les besoins des pêcheurs, des consommateurs d'eau potable, des transporteurs... A ajouter que les activités riveraines, les constructions sur les rives, l'artificialisation de ces dernières, peuvent avoir des répercussions sur la qualité des eaux et du sol, et par là même sur l'ensemble des écosystèmes riverains¹. Autre donnée qui complexifie les choses : l'arc lémanique attire une population toujours plus nombreuse, alors que la plupart des terrains privés le long du rivage réduisent les possibilités d'accès au lac : la pression sur les espaces publics est donc d'autant plus forte. Un colloque tenu à Lausanne le 18 juin dernier a permis de réunir toutes les parties prenantes, françaises et suisses, sur ces questions qui deviennent centrales aujourd'hui : *Quels usages pour le Léman de demain ? Et quelle gouvernance pour le Léman demain ?* En très bref, tous les acteurs, étatiques, communaux, scientifiques, associatifs, professionnels et gestionnaires de port, etc. présents, ont convenu qu'il devenait temps de construire ensemble une stratégie d'aménagement et de gestion des infrastructures et des activités nautiques lémaniques.

La Commission internationale pour la protection des eaux du Léman (CIPEL) a concrétisé, en 1963, la volonté des représentants des trois cantons suisses riverains du lac et des Départements de la Haute-Savoie et de l'Ain d'informer sur l'état du lac et les moyens de le préserver, à une époque où l'eutrophisation du lac était le problème majeur. Pour améliorer la situation, il devenait impératif de sensibiliser la population et les élus sur ces questions, afin que les acteurs prennent conscience et que des actions puissent être mises en place : construire de nouvelles stations d'épuration pour traiter le phosphore, raccorder les habitations aux réseaux, inciter les agriculteurs à modifier leurs pratiques afin de limiter l'utilisation d'engrais phosphorés, etc. La question de la qualité des eaux n'est maintenant plus la seule question à régler ensemble. Ainsi, la CIPEL a organisé ce colloque du 18 juin, que l'on aimerait fondateur d'une volonté renouvelée et étendue de concertation et de mise en œuvre de politiques publiques cohérentes et/ou harmonisées sur les divers territoires touchant au lac.

Pour illustrer les problèmes actuels : les rives du lac ont des rôles socio-économiques importants pour les riverains. Du point de vue des loisirs, divers usages du Léman peuvent être répertoriés, comme les activités nautiques de loisirs (navigation de plaisance, baignade, plongée, planche à voile, kite surf, ski nautique, stand up paddle, pédalo, aviron, pêche amateur, etc.), ou des besoins de mobilité pour le travail ou les loisirs, via des entreprises de transport comme la Compagnie Générale de Navigation (CGN), ou par des déplacements à l'aide de bateaux privés. Ces activités sont également des sources de revenus non-négligeables pour certains, notamment pour le tourisme, les clubs de sport ou les

¹ Seules 26 % des rives du Léman sont naturelles, dont 3 % encore sauvages. Hors 13 % de prés semi-naturels et de cultures, environ 60 % des berges et abords sont aménagés, enrochés, pavés, artificialisés.

compagnies de transport. Elles nécessitent toutefois des infrastructures plus ou moins importantes sur la rive et sur l'eau : quais, bâtiments, pontons, bouées, plages, etc.

Outre les usages directs, le Léman et ses rives ont également un rôle majeur dans le paysage local. Emblèmes du territoire, le lac et ses rivages attirent résidents et touristes et participent au bien-être des riverains. Ils créent également un sentiment d'appartenance à la région au sein de la population, qui, en ce sens, souhaite y avoir accès autant que possible. De même, des sites historiques, comme les sites palafittiques — préhistoriques — font partie intégrante du patrimoine de la région. Bref, des conflits peuvent apparaître entre les usages, notamment entre les activités de loisirs et les activités économiques, pratiquées sur les mêmes espaces, comme avec la pêche professionnelle, le transport de personnes ou encore l'extraction et le transport de matériel — graviers, sable, etc. Les intérêts et besoins de ces activités doivent donc également être pris en considération lors de la gestion des activités nautiques de loisirs.

Comme on le constate, ces problématiques dépassent le territoire des communes, des cantons, et sont à envisager de manière globale. Là où se corsent les choses, c'est la gouvernance hétéroclite gouvernant la question des eaux et des rives du lac. Selon le canton, ou le pays, et le sujet, les compétences sont communales, cantonales, départementales, préfectorales ou nationales (cf. feuilles annexes). En sus de ces mille-feuilles de gouvernances, existent encore 4 autres organes institutionnels touchant au Léman, avec d'autres géométries territoriales :

- La **CIPEL**, organe intergouvernemental franco-suisse, contribue depuis 1963 à la coordination de la politique de l'eau à l'échelle du bassin versant lémanique, plus particulièrement entre les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie ainsi que les cantons de Vaud, du Valais et de Genève. Ses missions sont, entre autres : *la surveillance de l'évolution de la qualité des eaux du Léman, du Rhône et de leurs affluents, la coordination de la politique de l'eau à l'échelle du bassin lémanique, des recommandations aux gouvernements contractants sur les mesures à prendre pour remédier à la pollution actuelle et prévenir toute pollution future et l'information à la population.* Dès 2006, la Commission estime nécessaire de promouvoir par toutes voies possibles — réglementaire, contractuelle, incitative... — la protection et la valorisation des rives du Léman, en renforçant et mettant en valeur les sites existants ayant un fort intérêt biologique et de prendre en compte les mesures préconisées dans tous les projets attenants aux rives. La CIPEL a un secrétariat permanent de 4 personnes.
- Le **Conseil du Léman** a pour but, selon l'article 4 de la Convention l'instituant et liant les cantons de Vaud, Genève, Valais, les Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, *de favoriser la coopération transfrontalière entre les parties contractantes dans ses aspects économiques, sociaux, culturels, écologiques, infrastructurels et autres. Et dans le cadre de ces activités, d'encourager le développement et l'aménagement concertés et convergents du bassin lémanique, compte tenu de ses spécificités propres*².

Si l'on regarde ces activités liés au thème de l'environnement et de l'aménagement du territoire, force est de constater que la thématique soulevée par le colloque de Lausanne du 18

² L'article 6 de cette même Convention précise les domaines d'activités du Conseil, soit :

- Transports et voies de communication,
- Production et transport d'énergie, économie hydraulique,
- Agriculture, économie agricole, montagnarde, forestière,
- Protection du milieu naturel, des lacs, cours d'eau, forêts, patrimoine,
- Protection et amélioration du cadre de vie,
- Urbanisme, équipement,
- Développement socio-économique, urbain et rural,
- Promotion industrielle, échanges technologiques,
- Promotion du tertiaire, du secteur touristique et du thermalisme,
- Formation professionnelle et recyclage, recherche scientifique
- Équivalence et reconnaissance de diplômes,
- Culture et patrimoine culturel, échanges artistiques,
- Techniques modernes d'information et de communication,
- Santé, hôpitaux, unités de recherches,
- Population frontalière et questions sociales.

juin 2015 n'est pas du tout suivie par le Conseil du Léman³. Par ailleurs, le Conseil du Léman n'a aucun personnel dédié.

- En sus il existe une Commission mixte instituée par l'**Accord concernant la navigation sur le Léman** liant la Confédération suisse, par son Conseil fédéral, et la République française, par son gouvernement. Quant au sujet spécifique de la pêche, il est aussi traité par une Commission consultative internationale pour la pêche dans le Léman, instituée par un *Accord entre le Conseil fédéral et la République française concernant la pêche dans le Lac Léman*, et un *Concordat intercantonal* côté suisse.

On peut le constater maintenant : aucun de ces organes n'est habilité, ou n'a les moyens, de réfléchir et proposer une stratégie globale pour superviser, décider, expertiser et faire fonctionner des acteurs aux prises avec une matrice d'une grande complexité, touchant aux intérêts de l'environnement, du développement économique et démographique, et de la société demandeuse d'espaces de détente au bord et sur les lacs. Nous savons que le Lac de Constance, avec 3 pays, 4 cantons suisses et une pression urbanistique comparable à celle vécue sur l'arc lémanique, ou plus proche de nous le Lac de Neuchâtel avec 4 cantons riverains, sont arrivés à créer une gouvernance qui a permis de promulguer des réglementations uniques, voire prendre des décisions drastiques — par exemple, limitation des nombres de bateaux sur le Lac de Constance.

Instituer un système de gouvernance similaire pour le Lac Léman tient donc du possible, du nécessaire. Du côté français toutefois, il y a une réorganisation territoriale et institutionnelle en cours. Par exemple, cela ne sera pas avant plusieurs mois ou années que l'on saura quelle est l'autorité qui sera en charge des ports. Pour avancer sur cette thématique, qui devient d'actualité brûlante, nous proposons que les trois cantons suisses bordiers du Lac Léman entreprennent déjà les réflexions sur les questions ouvertes dans ce postulat. Une fois les Suisses bien coordonnés, les Français en sauront plus quant à leur nouvelle organisation territoriale et pourront rejoindre la réflexion et les travaux entrepris.

Ainsi, par la voie de ce postulat dans les cantons de Vaud, de Genève et du Valais, nous avons l'honneur de demander que nos différents cantons étudient la mise en place d'un système de gouvernance qui permettra de faire face aux divers enjeux auxquels est et sera confronté le Lac Léman. Sans aucun doute, les lieux de discussion existent, mais leur mission, ou leurs activités, ne sont pour l'heure pas adaptées à la nécessité de prévoir une stratégie globale d'aménagement du territoire et de réglementation des activités nautiques autour de notre lac.

Pour le Canton de Vaud :

Fabienne Freymond Cantone

Présidente FIR – Forum Interparlementaire Romand

Pour le Canton de Genève :

Gabriel Barrillier

Vice-président du FIR - Genève

Pour le Canton du Valais :

Véronique Coppey

Vice-présidente du FIR, Valais

Pour mémoire : (Extrait de l'article de François Rapin et Daniel Gerdeaux, *La protection du Léman, priorité à la lutte contre l'eutrophisation*, paru en décembre 2013 dans les *Archives de la Science, Le Léman, du diagnostic aux nouveaux enjeux de protection*)

« Le Léman est le plan d'eau le plus grand et profond d'Europe occidentale et il assure l'alimentation en eau potable de plus de 900'000 personnes. Il se trouve à une altitude moyenne de 372 mètres et a une superficie de 580 km². Le Léman reçoit les eaux de différentes rivières provenant de cantons suisses — Valais, Vaud, Fribourg et Genève— et de départements français — Haute-Savoie, Ain — voisins. Parmi ces nombreux affluents, le Rhône est celui dont le débit est plus important ; il contribue

³ En grosses lignes, ce sont les produits touristiques qui sont mis en valeur. Pour l'aménagement du territoire, la promotion d'un tour du Léman à vélo est seul mentionnée.

à lui seul à 75 % des apports au Léman. Le temps de séjour théorique des eaux dans le Léman est de 11,3 ans.

La population résidente dans le bassin versant atteint le million d'habitants et la capacité en lits touristiques est de l'ordre de 600'000. De 1998 à 2005, l'augmentation de la population a été de 7 %, soit environ 170'000 habitants. Ce rythme d'augmentation se maintient et il n'est pas prévu qu'il s'infléchisse dans les prochaines décennies. Le développement urbain et l'appropriation privée ont fortement altéré les rives du lac. Du côté suisse, par exemple, près de 125 km de rives (sur 142) sont modifiées ou artificielles, et sur près de 95 km, elles sont inaccessibles au public.

Les prélèvements au lac ont nettement augmenté à partir de la fin du 19^e siècle. Aujourd'hui, les principales agglomérations riveraines du lac s'y alimentent et prélèvent plus de 80 millions de m³ par an. Près de 900'000 personnes sont alimentées **uniquement** par l'eau du lac.

Le Léman représente une attraction pour le tourisme et un lieu de délasserment très apprécié des riverains, notamment pour la baignade. La navigation de plaisance a pris un essor important au cours des dernières décennies ; actuellement près de 30'000 bateaux sont immatriculés sur le Léman.

La faune piscicole du Léman est depuis longtemps d'un grand intérêt économique. Plus de 500 tonnes de poissons sont déclarées par an par la pêche professionnelle et amateur. »

(Signé) Fabienne Freymond Cantone
et 30 cosignataires

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

Développement

Mme Fabienne Freymond Cantone (SOC) : — Ce postulat doit être déposé ces jours en Valais et à Genève, par deux parlementaires d'une sensibilité politique différente de la mienne, soit un PLR et une PDC. C'est dire que ce sujet nous touche en lui-même et que nous le trouvons d'importance au-delà des appartenances partisans.

Ce postulat intercantonal me semble être une « première » rendue possible par l'action du Forum interparlementaire romand (FIR). Il met en avant une problématique toute simple : le lac Léman est sous pression de toutes parts. La qualité de ses eaux s'en ressent, la beauté et la nature de ses rives aussi et suivant la météo et les jours, c'est le chaos sur le lac. Pour illustrer cela, les bateaux de la Compagnie générale de navigation (CGN), pourtant prioritaires, se retrouvent à slalomer, à « klaxonner » et doivent freiner pour éviter les autres utilisateurs du lac, guère au courant des règles de priorité, mais tellement nombreux. Je pense surtout au Petit-Lac, où l'espace est compté les soirs et les week-ends d'été.

Dans le postulat, nous listons tous les utilisateurs potentiels du lac : pêcheurs, entreprises de dragage et de transport, plaisanciers — sur des bateaux, mais aussi sur des planches, peut-être même sur des jetskis. Nous listons aussi nombre d'organisations et d'institutions, ainsi que de conventions qui s'occupent à un titre ou à un autre d'un aspect touchant au lac. Du point de vue intercantonal et international, il existe la Commission internationale pour la protection des eaux du Léman (CIPEL) qui œuvre, depuis 1963, plus spécifiquement sur la qualité des eaux. Le Conseil du Léman a pour but de favoriser la collaboration transfrontalière, mais il n'a aucune force de travail en son sein. Des commissions mixtes concernant la navigation sur le Léman ou la pêche dans ses eaux existent. Nous constatons qu'aucun de ces organes n'est habilité, ou n'a les moyens de réfléchir et de proposer une stratégie globale pour superviser, décider, expertiser et faire fonctionner des acteurs aux prises avec une matrice d'une grande complexité, touchant aux intérêts de l'environnement, du développement économique et démographique ainsi que de la société, demandeuse d'espaces de détente aux bords et sur les lacs.

Le lac de Constance, avec ses trois pays et ses quatre cantons riverains, est arrivé à créer une gouvernance qui a permis de poser des réglementations uniques pour tout le territoire riverain. Le lac de Neuchâtel également, avec ses quatre cantons riverains. Il y a lieu de faire pareil pour le lac Léman. Si du côté français, quelques réorganisations territoriales sont en cours et si les compétences liées aux

rives, aux ports et au lac ne sont pas clairement définies, du côté du côté de nos trois cantons de Vaud, Valais et Genève, nous avons déjà de quoi travailler.

Pour terminer, je lis une recommandation de la CIPEL, faite ces derniers jours. « La CIPEL recommande à la France et à la Suisse ainsi qu'aux cantons de Vaud, Valais et Genève, de renforcer le dialogue pour une meilleure coordination entre l'environnement et les activités et infrastructures nautiques sur le Léman et sur ses rives, en y associant les collectivités, les usagers et les ONG. » En bref, nous sommes en plein dans le sujet avec ce postulat, que nous nous réjouissons de traiter en commission et, plus tard, devant ce Grand Conseil.

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

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

Postulat Fabienne Freymond Cantone et consorts aux Conseils d'Etat vaudois, genevois et valaisan : Pour engager une réflexion coordonnée pour une meilleure conciliation entre les activités et infrastructures nautiques et les milieux naturels du Lac Léman

1. PREAMBULE

La commission nommée pour étudier ce postulat s'est réunie le jeudi 28 avril 2016 à Lausanne. Elle était composée de Mesdames les Députées Fabienne Freymond Cantone, Claire Richard ainsi que de Messieurs les Députés Jean-Luc Bezençon, Philippe Clivaz, Philippe Ducommun, Pierre Grandjean et du soussigné, confirmé dans le rôle de président-rapporteur. Madame la Conseillère d'Etat Jacqueline de Quattro, Cheffe du Département du territoire et de l'environnement (DTE) était également présente ainsi que M. Sébastien Beuchat, Directeur des ressources et du patrimoine naturels à la Direction générale de l'environnement (DGE-DIRNA). Les notes de séance ont été prises par Fabrice Lambelet, Secrétaire de commissions au Secrétariat général du Grand Conseil (SGC).

2. POSITION DE LA POSTULANTE

Municipale de Nyon, habitante de la Côte et représentante de l'Etat à la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), la postulante constate un certain nombre de problèmes entre les activités de loisirs, leurs infrastructures et les milieux naturels des rives du lac. Depuis quelques décennies, le lac Léman est soumis à très nombreuses pressions. Un travail international important a été effectué pour améliorer la qualité de ses eaux mais, en plus de cette question, il s'agit de voir comment concilier la pratique d'activités de loisirs, de détente avec la préservation des milieux naturels qui jalonnent le Léman, avec les besoins des pêcheurs, des consommateurs d'eau potable, des transporteurs, des protecteurs de la nature, etc. Les activités riveraines, les constructions sur les rives peuvent avoir des répercussions sur la qualité des eaux et du sol et par là-même sur l'ensemble des écosystèmes marins. La population est toujours plus nombreuse à solliciter les rives alors qu'une bonne partie de celles-ci sont soustraites par des terrains privés inaccessibles. Lors d'un colloque organisé en juin 2015 par la Commission internationale pour la protection des eaux du Léman (CIPEL), tous les acteurs présents et concernés par le Léman ont convenu qu'il était temps de construire ensemble une stratégie d'aménagement et de gestion des infrastructures et des activités nautiques lémaniques.

C'est pour tenter d'améliorer la situation que ce postulat a été déposé. Il demande que le canton étudie la mise en place d'un système de gouvernance qui permettra de faire face aux différents enjeux auxquels est et sera soumis le Léman. Sans aucun doute, les lieux de discussions existent, mais leurs missions, ou leurs activités, ne sont pour l'heure pas adaptées à la nécessité de prévoir une stratégie globale d'aménagement du territoire et de réglementation des activités nautiques autour de notre lac.

Ce postulat a été déposé conjointement dans les cantons du Valais et de Genève.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le gouvernement rejoint les préoccupations de la postulante mais la gouvernance est déjà en place, notamment par le biais d'organismes possédant des compétences en lien avec la problématique.

La CIPEL, le Conseil du Léman, la Commission mixte consultative franco-suisse pour la navigation sur le Léman, la Commission consultative internationale pour la pêche, la Conférence des ports du Léman s'occupent toutes de différentes problématiques lémaniques.

Les outils cantonaux tels que le plan directeur des rives vaudoises, la mesure E25 du PDC, un module de planification de la renaturation des rives est en cours de réalisation, des outils financiers permettent de soutenir les communes qui veulent aménager leurs rives.

Le Conseil d'Etat est extrêmement sceptique quant à la création d'un nouvel organisme et préférerait opter pour une amélioration des outils et organismes existants.

4. DISCUSSION GENERALE

Certains commissaires préféreraient classer le postulat, ou en faire déposer un nouveau estimant que celui-ci demande la création d'un nouvel organisme qui ferait redondance avec ceux existants. De plus, le canton de Genève l'a déjà refusé et le canton du Valais est en passe d'en faire de même. La problématique de la surabondance de bateaux notamment ne se poserait que durant une quinzaine de jours estivaux.

Les commissaires favorables au postulat ne souhaitent également pas la création d'un nouvel organe, mais aucun de ceux existants ne fait de la coordination. Le Conseil du Léman pourrait être cet organisme de coordination mais il n'a aucun personnel rattaché. Il semblerait que la France soit disposée à améliorer la coordination mais elle est en pleine réorganisation territoriale.

Afin d'arriver à un consensus au sein de la commission, une proposition d'amendement est discutée et aboutit à ces termes afin de prendre en considération partielle ce postulat :

« Ainsi, par la voie de ce postulat, nous avons l'honneur de demander que le gouvernement étudie le renforcement de la gouvernance qui permettra de faire face aux divers enjeux auxquels est et sera confronté le Lac Léman. »

Dans ces conditions, la Conseillère d'État se rallie à la proposition de la commission et espère pouvoir convaincre le Conseil d'État et que M. Broulis, actuellement président du Conseil du Léman, aille convaincre ses collègues des autres cantons de la justesse du besoin d'amélioration de la coordination et de la gouvernance autour des nombreuses problématiques lémaniques.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération partielle du postulat

La commission recommande au Grand Conseil de prendre partiellement en considération ce postulat à l'unanimité des membres présents, et de le renvoyer au Conseil d'État.

La Tour-de-Peilz, le 30 mai 2016

Le président-rapporteur :
(Signé) Olivier Épars

Postulat Manuel Donzé – Les deux roues sur les voies de bus !

Texte déposé

Dans les villes connaissant des problèmes d'engorgement du réseau routier, certaines analyses montrent que le report modal des véhicules quatre roues vers les deux roues motorisés ou non motorisés constitue un avantage certain en termes de fluidité du trafic, bien entendu en complément des mesures en faveur de la mobilité douce et des transports publics.

Aujourd'hui un certain nombre de villes, telles que Londres, ont autorisé les deux roues motorisés et non motorisés à emprunter les voies réservées aux bus.

Une autre justification de cette proposition est la sécurité des utilisateurs des deux roues.

Une ville en Suisse a déjà mis en place ce type de mesures, il s'agit de Baden en Argovie. A ce sujet, les différentes évaluations ne montrent aucun accident survenu avec les motocycles qui circulaient sur la voie réservée aux bus.

Cette possibilité laissée aux deux roues d'utiliser les voies de bus est une expérience considérée comme réussie dans les villes où elle a été expérimentée.

Le Conseil fédéral lors de sa réponse à une motion sur la possibilité d'utiliser les voies de bus à d'autres types de transport (08.3390), indique qu' : « Il est souhaitable de laisser aux cantons et aux communes le droit de décider du groupe d'utilisateurs autorisé à emprunter certaines chaussées et voies réservées aux bus et d'appliquer la signalisation adéquate. »

A Genève, les premiers tests seront effectués en 2016 afin de mettre en place cette mesure plébiscitée par les Genevois. L'objectif ici est triple : faciliter le déplacement des deux roues motorisées, alléger les autres voies de circulation et éviter les conflits avec les voitures. Aussi, il s'agit d'encadrer une pratique existante afin de tendre vers plus de sécurité.

Il s'agira d'abord de cibler les premières voies de bus concernées par cette expérimentation, en tenant compte des aménagements en place et des conditions de sécurité routière.

Les deux roues motorisés sont bel et bien une partie de la solution et non du problème en termes de circulation en ville, ceci en parallèle aux transports publics et à la mobilité douce.

Au vu de ce qui précède et des avantages mentionnés ci-dessus à la circulation des deux roues sur les voies de bus, nous demandons au Conseil d'Etat de s'inspirer du modèle genevois, de procéder à une analyse objective des besoins et de prendre des mesures pragmatiques pour étudier la faisabilité d'un tel projet pour les villes vaudoises – La compétence finale d'autorisation revenant aux communes.

Dans ce cadre, le Conseil d'Etat est invité à étudier les différentes variantes possibles quant aux deux roues autorisés à circuler sur les voies de bus, motorisés et/ ou non.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Manuel Donzé
et 23 cosignataires*

Développement

M. Manuel Donzé (AdC) : — L'idée de laisser les deux roues rouler sur les voies de bus n'est pas nouvelle. En effet, l'utilisation des voies de bus par les deux roues, motorisés ou non, est déjà appliquée dans certaines villes de plus ou moins grande taille. Je puis donner ici l'exemple de Baden dans le canton d'Argovie et de Londres. A Genève, selon la volonté du gouvernement, les premiers tests seront effectués en 2016. Les objectifs des différents exécutifs avec cette proposition sont souvent les mêmes : faciliter le déplacement des deux roues, motorisés ou non, alléger les autres voies

de circulation, éviter les conflits avec les voitures, encadrer une pratique déjà existante et tendre vers plus de sécurité pour les utilisateurs des deux roues.

Par ce postulat, nous demandons au Conseil d'Etat de prendre des mesures pragmatiques pour étudier la faisabilité d'un tel projet pour les villes vaudoises et de procéder à une réflexion concernant l'utilisation des voies de bus par les deux roues, motorisés ou non, en étudiant les différentes variables possibles.

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

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

Postulat Manuel Donzé - Les deux-roues sur les voies de bus !

1. PRÉAMBULE

Présidée par M. Daniel Ruch également rapporteur, la commission s'est réunie à Lausanne le lundi 25 avril 2016 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne. Elle était composée de Mmes les députées Isabelle Freymond et Valérie Schwaar ainsi que de MM. les députés Alberto Cherubini, Jean-Luc Chollet, Hans-Rudolf Kappeler, Claude Matter, Serge Melly, Gérard Mojon, Bastien Schobinger et Felix Stürner. MM. Les députés Manuel Donzé et Rémy Jaquier étaient excusés.

Ont participé à la séance, Mme la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite (cheffe du DIRH) et M. Pierre-Yves Gruaz, chef de la direction générale de la mobilité et des routes. M. Kareem Khan s'est chargé de la prise des notes de la séance.

2. POSITION DU POSTULANT

En l'absence du postulant, son remplaçant explique l'enjeu de cet objet vise à autoriser la circulation des deux-roues sur les voies de bus dans les villes vaudoises. Le postulant estime que cette possibilité contribuerait à une meilleure fluidité du trafic en allégeant les voies de circulation et permettrait d'éviter les conflits avec les voitures. S'appuyant sur des exemples nationaux et internationaux, le postulant ajoute qu'une telle mesure constitue également une réponse efficace aux problèmes de sécurité routière que rencontrent les deux-roues. Au regard des avantages que comporte cette solution, le postulant demande au Conseil d'État de procéder à une analyse objective des besoins et de prendre des mesures pragmatiques pour étudier la faisabilité d'un tel projet.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

La Conseillère d'État souligne que la pratique du canton de Vaud lui paraît plus appropriée, car il est préférable de déléguer cette compétence aux communes pour qu'elles aient la possibilité d'évaluer la situation au cas par cas. Au vu des différences d'ordre topologique, compte tenu de la densité du trafic et des pentes, la question ne devrait pas être tranchée de manière uniforme pour l'ensemble des villes vaudoises.

En ce qui concerne la base légale, la loi sur la circulation routière (LCR) prévoit cette possibilité de dérogation à condition qu'elle fasse l'objet d'une signalisation adéquate. Dans les cas où les communes sont partenaires et qu'une évaluation est faite, le Conseil d'État n'a pas d'opposition de principe contre cette pratique. Néanmoins, il garde à l'esprit que le nombre de personnes concernées par une telle mesure est relativement restreint. L'évaluation doit considérer les problèmes liés aux gabarits des véhicules, aux nuisances sonores, enfin, elle doit définir s'il s'agit de deux-roues motorisées ou pas.

Elle ajoute que dans le canton de Vaud, les entreprises de transport ne sont pas favorables à une telle mesure, notamment pour des raisons de sécurité en cas de partage de la voirie, mais également pour

des questions de respect de la vitesse commerciale. Dans les montées, le partage de la voie de bus n'est pas autorisé parce que cela ralentirait les transports publics. En conclusion, la loi fédérale prévoit cette possibilité, toutefois elle exige une signalisation lumineuse à laquelle il faudrait rendre les communes très attentives, car les coûts sont très élevés.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un membre de la commission explique qu'initialement, les voies de bus poursuivent deux buts principaux. À savoir, elles permettent au bus de rouler à une vitesse commerciale en évitant les bouchons et de s'avancer jusqu'au carrefour, où il aura la priorité sur les autres véhicules et une signalisation qui lui est propre. Revoir la signalisation pour toutes les voies de bus et tous les carrefours engendre des coûts très importants pour un avantage comparatif très réduit et marginal. La possibilité existe et les situations doivent être traitées au cas par cas. Par conséquent, il préfère que l'on s'en tienne à la situation actuelle, dans le sens où la règle interdit d'emprunter la voie de bus, mais qu'une souplesse est envisageable selon la situation particulière.

Il est rejoint dans cette idée par plusieurs membres de la commission qui ajoutent qu'au niveau de la sécurité routière, le canton ne dispose pas de la voirie nécessaire pour permettre ce type de pratique sur l'ensemble de son territoire. Un commissaire ajoute que derrière les bus la situation deviendrait dangereuse puisque les utilisateurs de deux-roues devront guetter les freinages lors des arrêts de bus, tout en prêtant attention à la voie de gauche dans la mesure où ils souhaitent effectuer un dépassement. Enfin, souligne qu'au niveau des carrefours, le problème s'accroît surtout si le cycliste sur la voie de bus veut tourner à gauche et qu'il doit dans ce cas traverser des voies pour regagner sa présélection.

Un commissaire ajoute que selon lui, la solution pour une bonne circulation entre les différents types de véhicules réside davantage dans la séparation et la distinction claire entre les voies plutôt que le partage de la voirie. À ce titre, il estime que le postulat ne résout pas le problème puisqu'il déplace le conflit existant entre les voitures et les deux-roues, vers un différend entre les véhicules à deux roues lents et les plus rapides qui de surcroît partageraient la voie du bus.

Une députée explique qu'en tant que secrétaire générale de l'ATE (Association transports et environnement), son association s'est penchée sur cette possibilité, notamment à travers des groupes de travail auxquels ont participé les TL (Transports publics lausannois). Elle rappelle que depuis 2005, il existe des recommandations de la part des TL concernant l'aménagement des voies de bus propice à la circulation des vélos. Elle trouve étrange que ce postulat mélange les vélos et les deux-roues motorisés, tous deux correspondant à des réalités totalement différentes. Elle est opposée au projet en ce qui concerne les motos et scooters, car elle estime que celui-ci met en péril l'efficacité même de la voie de bus. De surcroît, cela provoquerait encore plus de nuisances sonores et de la pollution dans l'agglomération. S'agissant des vélos, elle n'y est pas opposée, mais elle estime que la solution existe déjà à travers les recommandations des TL.

En tant que membre du syndicat du personnel des transports publics, un député insiste sur le fait que les conducteurs de bus sont farouchement opposés à l'utilisation de la voie de bus par les deux-roues pour les raisons de vitesse commerciale et de sécurité mentionnées précédemment.

La Conseillère d'État ajoute qu'un tel projet peut mener à des situations très incohérentes. Par exemple, il y aurait la possibilité pour un motard de circuler sur la voie de bus et pour un autre de rouler sur la voie normale et au carrefour ils pourraient ne pas démarrer en même temps puisque le deux-roues sur la voie de bus est sur voie prioritaire. Elle souligne également que les problèmes liés aux nuisances sonores pour les riverains tendent à prendre beaucoup d'ampleur ces dernières années. L'expérience menée par le canton de Genève consiste à ouvrir six voies de bus à la circulation, dont quatre pour les deux-roues motorisés uniquement et deux voies sont ouvertes aux vélos, ainsi qu'au deux-roues motorisés. Elle conclut qu'il faudra attendre quelques années afin d'établir un bilan de cette expérience.

Fort des explications fournies par les différents intervenants, plusieurs députés manifestent leur volonté de prendre position sur le postulat.

Dès lors, le président de la commission propose de passer au vote et demande à la commission de se prononcer sur la prise en considération du postulat.

5. VOTE DE LA COMMISSION

En conséquence, la commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 10 voix contre et 1 voix pour, et de ne pas l'envoyer au Conseil d'État.

Lieu, le jour mois année.

Lausanne, le 2 juin 2016

*Le rapporteur :
(Signé) Nom Prénom
Daniel Ruch*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Graziella Schaller et consorts au nom du groupe vert'libéral – les téléphériques en ville sont-ils possibles dans le canton de Vaud ?

Rappel

Les téléphériques sont envisagés dans de nombreuses villes européennes pour améliorer l'efficacité des réseaux de transports publics. Ce moyen de transport, déjà utilisé dans de nombreux pays à travers le monde, a de multiples avantages que les régions morgienne, zurichoise et de Fribourg ont d'ores et déjà compris. Les téléphériques urbains évitent une emprise au sol trop importante et n'encombrent pas le trafic routier, déjà très dense dans nos villes, et ce y compris pendant sa construction. Ils permettent de franchir des obstacles naturels ou construits tout en réduisant les coûts d'investissements, notamment par rapport à la construction de tunnels. Ils permettent également un transport confortable et relativement silencieux pour les usagers, ainsi que pour les voisins de l'installation. Bref, ce moyen de transport devrait être encouragé et non freiné par des chicaneries administratives.

Dès lors, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Aujourd'hui, est-il possible de réaliser un téléphérique urbain survolant de multiples propriétés et bâtiments à travers une ville ?*
- Quels sont les principaux obstacles juridiques à l'installation d'un transport aérien par câble dans une ville, notamment par rapport à un paysage vierge de constructions ou presque ?*
- Le canton envisage-t-il d'élaborer un règlement d'utilisation de l'espace aérien, à l'image des réflexions en cours pour le sous-sol ?*

Souhaite développer.

Réponse du Conseil d'Etat

L'interpellation présente les avantages que représenteraient les téléphériques urbains en tant qu'éléments des réseaux de transports publics tout en posant des questions quant à leur faisabilité, aux éventuels obstacles juridiques ou " chicaneries administratives " qui empêcheraient leur réalisation. En préambule, il convient donc de décrire le cadre légal existant qui régit ce moyen de transport.

La Loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes (LICa – RS 743.01) et l'Ordonnance sur les installations à câbles transportant des personnes (OICa – RS 743.011) règlent la construction et l'exploitation des installations à câbles transportant des personnes tels que les téléphériques (art. 2 LICa).

La LICa prévoit notamment en son article 3 :

" 1 Quiconque entend construire ou exploiter une installation à câbles destinée au transport régulier et professionnel de personnes et pour laquelle une concession est nécessaire selon la loi du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs (installation à câbles soumise à concession fédérale), doit obtenir de l'Office fédéral des transports (OFT) :

- a. une approbation des plans ;
- b. une autorisation d'exploiter.

2 Quiconque entend construire ou exploiter une installation à câbles qui ne nécessite pas de concession au sens de la loi sur le transport de voyageurs, notamment un téléski ou un petit téléphérique, doit obtenir une autorisation cantonale.

3 Les installations à câbles ne peuvent être construites et exploitées que si elles sont sûres, respectueuses de l'environnement et conformes aux dispositions sur l'aménagement du territoire."

L'OICa stipule en son article 3 que : " Les petites installations à câbles sont des installations à câbles admises pour le transport de huit personnes au plus par direction ". Il paraît évident que le téléphérique évoqué dans l'interpellation, à savoir un transport en milieu urbain intégré au réseau de transports publics, serait dimensionné pour plus de huit passagers par direction. Un tel transport nécessiterait donc une concession fédérale au sens des articles 1, alinéa 2, de la Loi sur le transport de voyageurs (LTV – RS 745.1) à laquelle fait référence la LICa et serait soumis à une procédure fédérale d'approbation des plans (procédure d'octroi du permis de construire). La procédure de délivrance de concession prévoit que soient notamment entendues les collectivités publiques concernées et les entreprises de transports publics au bénéfice de concessions et actives dans le périmètre concerné.

Ces procédures sont complétées par la délivrance d'une autorisation d'exploiter, également délivrée par l'OFT. L'ensemble du dispositif légal et réglementaire fédéral vise également à ce que les conditions de sécurité d'exploitation soient satisfaites. On peut ainsi citer par exemple que :

- un profil d'espace libre de la cabine doit être garanti à chaque station (amont – intermédiaire –aval) ;
- des zones de sécurité entre le sol et le point le plus bas du véhicule chargé doivent être respectées selon le type d'obstacles (passage au-dessus de routes, de bâtiments) ;
- en cas de croisement ou d'approche de lignes électriques les prescriptions fédérales en la matière s'appliquent ;
- les conditions relatives aux obstacles à la navigation aérienne doivent être respectées selon la Loi sur l'aviation (LA – RS 748.0, articles 41, 42) et l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA – RS 748.131.1, articles 2, 62, 63, 71, 72) ;
- une installation portée par des câbles présente un risque particulier en cas d'incendie des installations qu'elle survole (dommages aux câbles porteurs). Les mesures adéquates anti-incendies sont à planifier.

En synthèse, il ressort les points clefs suivants :

- un téléphérique urbain est soumis d'une part à l'octroi d'une concession fédérale et d'autre part à une procédure d'enquête fédérale. L'organe compétent pour délivrer la concession et approuver les plans (équivalent du permis de construction) est l'Office fédéral des transports (OFT) ;
- l'installation doit être conforme aux dispositions de l'aménagement du territoire (affectation du sol) et respectueuse de l'environnement ;
- une autorisation d'exploiter garantissant principalement le respect des éléments de sécurité et d'exploitation, doit également être délivrée par l'OFT.

Cela étant, le Conseil d'Etat répond aux questions soumises comme suit :

1. Aujourd'hui, est-il possible de réaliser un téléphérique urbain survolant de multiples propriétés et bâtiments à travers une ville ?

et

2. Quels sont les principaux obstacles juridiques à l'installation d'un transport aérien par câble dans une ville, notamment par rapport à un paysage vierge de constructions ou presque ?

Dans l'absolu, il est tout à fait possible de réaliser un téléphérique urbain survolant de multiples propriétés et bâtiments à travers une ville. Le cadre légal et réglementaire décrit ci-dessus s'applique quel que soit l'environnement dans lequel s'inscrit l'installation. Il n'y a pas d'obstacles juridiques ou réglementaires additionnels à l'installation d'un transport par câble en ville, par rapport à ceux existant dans un paysage vierge de constructions ou presque.

Dans la pratique, le libellé même des questions illustre les difficultés auxquelles un tel projet pourrait être confronté :

- le nombre de propriétaires concernés par l'installation et donc potentiellement légitimement parties prenantes à la procédure est plus important en milieu urbain. Des résistances au projet (par ailleurs observables également de cas en cas en milieu moins densément bâti) pourraient s'exprimer de manière accrue ;
- un projet de téléphérique doit traiter ses impacts, que ce soit en milieu peu bâti ou en milieu urbain. Le nombre de riverains concernés par les impacts est accru. Certains impacts pourraient être plus sensibles (bruit, monuments et sites, ...) alors que d'autres pourraient l'être moins (paysage, forêt, faune et nature,...) ;
- il est probable qu'en milieu urbain, les supposées nuisances visuelles de l'installation pourraient constituer une difficulté, tout comme le survol de nombreuses propriétés privées pourrait être à l'origine d'oppositions et/ou de prétentions d'indemnités des propriétaires suite à l'expropriation en vertu du désagrément dû au survol de leurs immeubles ;
- en tant qu'élément du réseau de transport urbain, soumis à l'octroi d'une concession fédérale, le transport par câble devrait démontrer sa complémentarité par rapport aux autres offres de transport desservant le milieu urbain dans

lequel il s'insérerait. Au-delà de la simple question de concurrence entre entreprises ou modes de transport, c'est bien la viabilité économique de l'ensemble des prestations de transport soumises à concession et bénéficiant de subventions publiques qui devrait être vérifiée ;

- certaines prescriptions de sécurité pourraient être plus sensibles en milieu urbain dense. Citons par exemple le fait qu'une installation portée par des câbles présente un risque particulier en cas d'incendie des installations qu'elle survole (dommages aux câbles porteurs). Les mesures adéquates anti-incendies en milieu urbain dense seraient à planifier.

L'énumération ci-dessus est illustrative et non exhaustive. Comme on l'aura compris, les éventuelles difficultés ou obstacles, juridiques ou réglementaires, que rencontrerait un projet de téléphérique urbain ne sont pas liées à ce mode de transport in abstracto mais bien à un projet concret dans un milieu urbain donné.

3. Le canton envisage-t-il d'élaborer un règlement d'utilisation de l'espace aérien, à l'image des réflexions en cours pour le sous-sol ?

Compte tenu du cadre légal et réglementaire fédéral préexistant, tant dans le domaine des installations à câbles transportant des personnes que dans celui de l'aviation et de l'infrastructure aéronautique, le Conseil d'Etat n'entend pas légiférer ou réglementer en la matière.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 25 mai 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

Motion Nicolas Rochat Fernandez et consorts – Augmentation de la prime pour les frais professionnels des apprentis

Texte déposé

L'article 14, alinéa 2, de la loi vaudoise sur la formation professionnelle (LVLFPr) stipule que le montant de 960 francs destiné aux frais de formation professionnelle doit être révisé régulièrement.

Pour rappel, l'ensemble de la disposition est issu d'un compromis entre les député-e-s lors des débats sur l'adoption de la LVLFPr en 2009.

Destiné originellement au remboursement des primes d'assurance maladie, un consensus avait pu être trouvé en changeant l'affectation de ce montant en remboursement de frais professionnels. Ce consensus a permis d'éviter ainsi la suppression pure et simple de cette allocation.

Nonobstant le consensus trouvé, il faut rappeler que le montant fixé par les député-e-s pour les frais de formation (80 francs) est inférieur à celui octroyé pour le remboursement de la prime d'assurance maladie. En effet, considérant qu'environ deux tiers des apprentis ont 18 ans révolus et que la prime LAMal moyenne jeunes adultes était de 317 francs en 2009, les 80 francs octroyés sont bien en deçà du remboursement de la moitié de la prime d'assurance maladie.

Cependant, selon l'article 14, alinéa 2, de la LVFPr, ce montant doit être « **révisé régulièrement** ». Le législateur n'a cependant pas prévu de mécanisme d'indexation particulier. Toutefois, malgré une tentative par le biais d'une initiative en 2011, le montant n'a toujours pas été révisé après... six ans, ce qui laisse à penser que la révision de ce montant, prévue par la loi afférente, est un leurre.

La présente motion a donc pour but de réviser le montant actuel de 960 francs par an et de le porter entre 1020 et 1080 francs par an, soit une augmentation entre 5 et 10 francs par mois. L'initiative parlementaire précitée ayant échoué car le montant proposé (1080 francs par an, soit une augmentation de 10 francs par mois) ne pouvait formellement être modifié au stade de sa prise en considération. Dès lors, il s'agit, dans la présente motion, de proposer une fourchette de l'augmentation.

Malgré la bonne santé de l'économie vaudoise, les salaires d'apprentis — et donc leur pouvoir d'achat — n'ont en effet que très peu progressé, la plupart d'entre eux ayant carrément stagné depuis de nombreuses années, alors que, en parallèle, les entreprises formatrices ont reçu, dans le cadre des divers trains de mesures conjoncturelles du Conseil d'Etat, un soutien financier non négligeable pour la création ou le maintien de places de formation. De plus, le Conseil d'Etat a, au mois d'août dernier, décidé de revaloriser les salaires des apprentis engagés par l'Administration cantonale.

Dans ces conditions, une augmentation comprise entre 60 et 120 francs par an nous semble tant appropriée du point de vue du pouvoir d'achat des jeunes en formation que supportable, si ce n'est indolore, du point de vue des entreprises formatrices.

Pour le surplus, nous rappelons que cette mesure concernerait 17'000 apprentis de notre canton. À ces derniers s'ajoutent les apprentis des écoles des métiers ou ceux qui suivent une filière professionnelle au gymnase. Au total, ce sont donc plus de 20'000 jeunes qui sont concernés.

Au vu de ce qui précède, les soussigné-e-s considèrent qu'il y a lieu de mettre en œuvre la volonté du législateur de 2009 et donc de revaloriser ladite prime au sens de la présente motion.

Le Sentier, le 13 septembre 2015.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Nicolas Rochat Fernandez
et 36 cosignataires*

Développement

M. Nicolas Rochat Fernandez (SOC) : — Je voudrais brièvement développer cette motion pour laquelle je demande le renvoi en commission ; une fois n'est pas coutume.

Cette motion a pour thème une augmentation de la prime pour frais professionnels des apprentis. Premièrement, selon son article 14, alinéa 2, la loi vaudoise sur la formation professionnelle stipule que le montant de 960 francs destiné aux frais de formation professionnelle doit être révisé régulièrement. Pour rappel, l'ensemble de la disposition est issu d'un compromis entre députés à l'issue d'un débat sur l'adoption de cette loi en 2009. En effet, originellement, le montant était destiné au remboursement de la moitié de la prime annuelle d'assurance-maladie pour les jeunes en formation. Les années ayant passé et, comme vous le savez, les primes d'assurance-maladie ayant augmenté, certaines franges de cette assemblée ont considéré que cet article n'avait plus lieu d'être. Je me rappelle les termes employés par M. Haury : il s'agissait d'une scorie.

Un consensus est tout de même apparu, dans la mesure où l'on a arrêté un montant de 960 francs, c'est-à-dire bien en deçà du remboursement de la moitié des primes d'assurance-maladie, même pour un jeune en formation. L'allocation de cette somme est différente, dans la mesure où elle est maintenant destinée au remboursement des frais professionnels pour les apprentis. Mais — petite subtilité du législateur que nous sommes — il était stipulé très clairement que le montant devait être révisé régulièrement. Or, nous sommes aujourd'hui en 2015 et la disposition a été votée en 2009 : il s'est écoulé près de six ans sans qu'aucune augmentation de la somme n'ait été proposée par le plénum.

Vous aurez bien compris que la présente motion a pour but de proposer une augmentation de 5 à 10 francs par mois, c'est-à-dire de 60 à 120 francs par an. Je reste assez modeste en proposant cette légère augmentation, tout en étant conscient qu'une proposition similaire a été déposée en 2011 par notre collègue Jean Christophe Schwaab. Le plénum n'avait alors pas souhaité augmenter le remboursement des frais pour les apprentis. Manifestement, ce montant n'a pas augmenté depuis six ans. L'augmentation restant tout à fait raisonnable et appropriée du point de vue du pouvoir d'achat des jeunes en formation, elle est indolore en ce qui concerne les employeurs. Or, il faut rappeler que le salaire des apprentis reste relativement bas. Pour conclure, je rappelle que cette mesure concerne environ 20'000 apprentis en formation. Je me réjouis de débattre prochainement de ce sujet en commission.

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

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

Motion Nicolas Rochat Fernandez et consorts - Augmentation de la prime pour les frais professionnels des apprentis

1. PREAMBULE

La commission nommée pour étudier cette motion s'est réunie le jeudi 18 février 2016 à la Salle de conférences 55 du DFJC, Rue de la Barre 8, à Lausanne. Elle était composée de Mesdames les députées Anne Baehler Bech, Christine Chevalley ainsi que de Messieurs les députés Nicolas Croci-Torti, Alexandre Démétriadès, Nicolas Glauser, Christian Kunze, Marc Oran, Nicolas Rochat Fernandez et du soussigné, confirmé dans le rôle de président-rapporteur. Madame la Conseillère d'Etat Anne-Catherine Lyon, Cheffe du Département de la formation, de la jeunesse et de la culture (DFJC) était également présente ainsi que M. Séverin Bez, Directeur général à la Direction générale de l'enseignement postobligatoire (DGEP). Les notes de séance ont été prises par M. Fabrice Lambelet, Secrétaire de commissions au Secrétariat général du Grand Conseil (SGC) pour lesquelles il est ici remercié.

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Cette motion demande une modification du montant inscrit à l'alinéa 1 de l'article 14 de la loi sur la formation professionnelle (LVLFPPr). Il est rare que non seulement il y ait l'indication d'un montant dans une loi, mais également l'inscription d'une révision de celui-ci sur une base dite « régulière ». Avant l'entrée en vigueur de la LVLFPPr en 2009, la prime, qui se trouvait dans l'ancienne loi sur la formation professionnelle, était une aide à l'assurance maladie pour les apprentis dont les employeurs prenaient à leur charge la moitié. Un accord politique a pu être trouvé pour maintenir une telle disposition, mais sous la forme d'un remboursement des frais professionnels des apprentis, avec l'inscription d'une révision régulière de ce montant. En 2011, une initiative législative avait été déposée par M. Jean-Christophe Schwaab, alors député au Grand Conseil (GC), et rejetée par le parlement, car le montant inscrit ne pouvait faire l'objet d'une modification. Aucune révision n'est intervenue depuis 2009, et si les salaires des apprentis de la fonction publique ont augmenté, ce n'est pas forcément le cas dans d'autres secteurs. Cette motion vise uniquement à mettre en application une disposition adoptée par le GC en 2009, même si la loi ne mentionne pas clairement les critères de réévaluation.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT (CE)

Tant dans son développement écrit qu'oral, cette motion met les enjeux sur la table. Pour rappel, le maintien de cette disposition à l'article 14 avait été la clé de voûte de la nouvelle LVLFPPr ; la formation professionnelle étant un sujet au cœur des préoccupations des partis politiques de toutes tendances confondues. Par rapport à la distribution effective de ce montant aux apprentis, le DFJC a été informé que certains patrons ne pensent pas toujours à le verser. En ce sens, une demande de M. Alexandre Démétriadès a été relayée au département pour informer les patrons et les apprentis de l'existence de ce montant par le biais du site internet de l'État de Vaud. Concernant l'indice du coût de la vie, il a été négatif durant les années 2009-2015, et les salaires des apprentis restent globalement bas actuellement, même si l'État, par exemple, offre de bonnes conventions collectives de travail (CCT).

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

En réponse aux propos du département attestant que des patrons ou des apprentis ne connaissaient pas l'existence de ce montant, un commissaire déclare que dans le domaine de l'agriculture, des commissaires professionnels viennent vérifier si le versement de ce montant aux apprentis est effectif.

Le département précise que cela n'est pas systématique dans la réalité, car cela dépend des branches de métiers (le manque de commissaires professionnels peut être l'une des causes).

Sur la base de l'alinéa 1 de l'article 14, plusieurs commissaires sont favorables à une augmentation du montant des frais professionnels pour trois raisons principales :

- rendre plus attractifs les apprentissages, même modestement ;
- soulager les charges que doit supporter tout apprenti ;
- se conformer à l'alinéa 2 de l'article 14 qui demande justement la révision régulière de ce montant, sept ans après l'entrée en vigueur de la LVLFP.

Une contre-proposition, à cette motion, est exposée par un des commissaires : l'objectif ne serait pas de pratiquer un arrosage général pour l'ensemble des 320 métiers listés où les salaires sont indicatifs par le biais de cette motion, mais de prévoir une augmentation sensible pour environ le quart de ces métiers-là où les salaires mensuels sont de CHF 500.- et moins. Ce montant pourrait être de CHF 20.- supplémentaires mensuels. Néanmoins, deux écueils se posent concrètement :

- connaître les familles des apprentis touchant des subventions pour l'assurance-maladie par exemple ;
- résoudre l'inégalité de traitement pour les étudiants en filières professionnelles vis-à-vis de leurs camarades non-apprentis.

Si cette proposition est légitime pour un certain nombre de commissaires, elle touche à un autre domaine qui a trait au salaire ; il ne relève donc pas de la compétence du GC, et plus globalement de l'État. De plus, cela aurait pour risque d'abandonner l'essence même des frais professionnels, égalitaires pour l'ensemble des apprentis.

Plusieurs commissaires s'interrogent sur la possibilité de modifier l'article 14 dans sa totalité, et pas seulement un alinéa. Cette motion devrait permettre d'expliquer ce qu'il est entendu par l'adverbe « régulièrement » contenu à l'alinéa 2, et si son remplacement par une référence plus précise, comme l'Indice des prix à la consommation (IPC) par exemple, serait opportune.

Le département estime qu'il s'agit d'un élément de logistique. En l'occurrence, la motion Rochat Fernandez vise l'alinéa 1 de l'article 14 de la LVLFP, et non l'alinéa 2. En cas de renvoi de cet objet, le CE viendrait avec une réponse concernant uniquement cet alinéa 1.

À ce stade de la discussion, il est évoqué l'option de transformer cette motion en postulat avec le risque toutefois d'une perte de temps dans son traitement.

Le département souligne que la transformation en postulat permettrait davantage de souplesse. En effet, dans le cadre de cette motion, une fourchette, comprise entre CHF 1'020.- et CHF 1'080.-, a été prévue, afin de laisser au gouvernement le choix du montant lui paraissant adéquat.

Plusieurs commissaires seraient satisfaits de voir une transformation de cette motion en postulat, et ceci pour plusieurs raisons :

- dresser un bilan sur la distribution effective de ce montant aux apprentis ;
- informer les apprentis et les patrons de l'existence de ce montant ;
- établir un bilan pour savoir réellement à quoi correspond ce montant tant pour les patrons que pour les apprentis ;
- savoir ce que pense le département au sujet de l'alinéa 2 de l'article 14 et proposer des solutions pour une meilleure compréhension du terme « régulièrement ».

Si le principe d'une transformation en postulat est plus ou moins acquis à ce stade, le périmètre de ce dernier reste encore à définir. De l'avis des commissaires, il faut :

- veiller à ce que la demande ne donne pas trop de travail à l'administration ;

- se focaliser uniquement sur l'alinéa 1 de l'article 14. En effet, si l'alinéa 2 venait à être modifié à nouveau, il existerait le risque de raviver des crispations au sein des milieux politiques et patronaux, alors que le système actuel fonctionne à satisfaction.

Le département souligne l'importance de ce second point, indépendamment que ce soit un postulat ou une motion, pour que l'ensemble des forces politiques aillent dans le même sens lors des futures discussions au plénum. En effet, elle exprime sa crainte d'une éventuelle abrogation de l'article 14, même si le débat s'est apaisé depuis 2009.

Après discussion avec la commission, le motionnaire est d'accord de transformer sa motion en postulat et de le renvoyer avec une demande ciblant uniquement l'alinéa 1 de l'article 14 de la LVLFPPr.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Transformation de la motion en postulat

Avec l'accord du motionnaire, la commission accepte de transformer la motion en postulat à l'unanimité des membres présents.

Vote de prise en considération

La commission recommande au Grand Conseil de renvoyer au Conseil d'État la motion transformée en postulat à l'unanimité des membres présents.

Crassier, le 19 mai 2016

Le président-rapporteur:
(Signé) Serge Melly

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 5'350'000.- pour l'acquisition d'une parcelle d'environ 28'000 m² à Romanel-sur-Lausanne, et l'autorisant à accorder sous conditions à la Commune de Lausanne un droit d'emption sur une fraction d'environ 8'100 m² du bien-fonds n° 2'568 de Lausanne.

1 PRESENTATION DU PROJET

1.1 Objet de l'EMPD

D'une part, le projet "Métamorphose" mené par la Ville de Lausanne englobe les infrastructures actuelles du Service des automobiles et de la navigation (SAN), sis à l'avenue du Grey 110 et 112, au sud de l'aérodrome de la Blécherette, sur le bien-fonds n° 2'568 du cadastre de la Commune de Lausanne. Le lauréat du projet de concours prévoit une forte densification de ce secteur, essentiellement pour un usage tertiaire et d'habitation, correspondant à une nouvelle "porte d'entrée urbaine".

D'autre part, l'accroissement prévisible des contrôles techniques des véhicules et le renouvellement des équipements des ateliers-garages contribuent également à une délocalisation à court ou moyen terme du site actuel.

C'est finalement la parcelle n° 222 du cadastre de la Commune de Romanel-sur-Lausanne, située sur le secteur de la Sauge, qui est identifiée comme le site de développement d'intérêt cantonal le plus adéquat, ceci en fonction de sa topographie et de son accès direct aux infrastructures routières de la ceinture lausannoise.

Le bien-fonds no 222 est actuellement colloqué en zone agricole. Dans le cadre d'une politique des pôles de développement, des études et réflexions ont été initiées sur la bande de terrain bordant le nord de l'autoroute, depuis la route de Neuchâtel jusqu'à la route d'Yverdon, qui sera relié à terme par une route cantonale importante, dite barreau de la Sauge. Les terrains destinés aux locaux du SAN seront inclus dans un plan d'affectation cantonal (PAC).

La Commune de Lausanne est le propriétaire foncier de ce bien-fonds. Elle est disposée à le vendre afin de réinvestir le produit de la vente sur le parc immobilier de son propre territoire communal. Dès lors, l'accord de vente de la Commune de Lausanne est conditionné d'une cession ultérieure par l'Etat de Vaud de la fraction Est de la parcelle du SAN afin de compléter son patrimoine foncier qui comprend déjà tous les terrains situés entre le stade de la Pontaise et l'aérodrome de la Blécherette. Elle souhaite garantir cette opération foncière ultérieure par l'inscription d'un droit d'emption au registre foncier.

Le présent EMPD a pour objectif d'autoriser le Conseil d'Etat à acquérir les surfaces nécessaires sur le bien-fonds 222 de Romanel-sur-Lausanne et de fixer les conditions minimales de cession ultérieure à

la Commune de Lausanne d'une fraction de la parcelle no 2'568 de Lausanne, site actuel du SAN.

1.2 Historique et contexte général

Les activités du SAN ne sont aujourd'hui plus en adéquation avec le site qu'il occupe. En effet, les surfaces nécessaires au fonctionnement du dit Service se trouvent, aujourd'hui, dans un écrin urbain. Elles ne permettent pas de poursuivre la politique de densification urbaine préconisée par le Plan Directeur Cantonal (PDCn). Le trafic sur le carrefour de la Blécherette est aujourd'hui très dense et pose des difficultés d'accès au SAN pour les nombreux usagers du site. Un site de substitution s'avère nécessaire à court ou moyen terme.

Durant ces six dernières années, des recherches de terrains affectés en zone industrielle ou artisanale, voire en zone intermédiaire, ont fait l'objet de prospection continue par le SIPaL. En dernier lieu, faute de terrains légalisés disponibles à la vente ou compatibles avec les exigences techniques du SAN, ce sont des terrains agricoles de la couronne lausannoise qui ont fait l'objet d'études d'implantation.

La parcelle n° 222 de Romanel-sur-Lausanne, retenue après élimination d'autres variantes, sera contiguë à la future sortie d'autoroute envisagée par l'éclatement de la jonction de la Blécherette. Elle répond aux besoins relatifs à la superficie, à la localisation et à la proximité du Service des automobiles. Cette parcelle, propriété de la Ville de Lausanne, est actuellement exploitée par un agriculteur.

1.2.1 Temporalité des opérations

Par rapport aux enjeux cantonaux sur le futur site du SAN et aux enjeux communaux du développement de la partie nord de Métamorphose, il est important de connaître rapidement les positions politiques des deux collectivités publiques afin de coordonner les projets qui suivront.

Les procédures d'approbation du Conseil communal et du Grand conseil seront donc entreprises en parallèle. De manière également conjointe, un dossier préliminaire du PAC sera constitué afin que l'office fédéral du développement territorial (ARE en allemand) préavise favorablement la nouvelle affectation du SAN. C'est bien sur la base de ces trois conditions remplies qu'une promesse d'acquisition pourrait être signée par l'Etat et la Commune, réservée uniquement de l'entrée en force du PAC.

La Municipalité de Lausanne s'est engagée à déposer un préavis auprès de son Conseil communal de manière synchronisée avec la présente procédure d'EMPD.

L'Office fédéral des routes (OFROU) devra toutefois finaliser la géométrie de la bretelle de raccordement à l'autoroute afin de définir ultérieurement les limites de constructions futures aux abords des routes cantonales.

1.2.2 Particularités liées à l'opération d'acquisition par l'Etat

L'opération d'acquisition du bien-fonds n° 222 de Romanel-sur-Lausanne est une opportunité pour l'Etat de Vaud. Elle permet une réserve stratégique pour le futur dans un périmètre d'agglomération soumis à de constantes pressions territoriales.

La Commune de Lausanne n'envisageait une cession directe de son terrain que sur la base d'une valeur découlant d'une zone d'affectation d'utilité publique, compte tenu que le Canton dispose d'une certaine maîtrise par la mise en œuvre d'un PAC. Dans ce contexte, l'aboutissement de la procédure ne peut pas être garanti. En effet, la démarche de légalisation du terrain est au stade du plan directeur localisé (PDL), et l'horizon de temps nécessaire à cette légalisation n'est pas déterminable, même avec une justification axée sur des infrastructures d'intérêt public.

L'application des nouvelles dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) engendre cependant une inconnue supplémentaire. En principe, l'affectation de la surface agricole concernée

implique le dézonage d'un terrain actuellement constructible situé dans le canton, en surface égale, afin d'effectuer la compensation légale.

La situation et le coût du terrain de compensation ne peut pas être connu à ce jour. Le mécanisme de compensation doit être inclus dans une base légale cantonale, aujourd'hui en cours d'étude. Le Canton entend cependant faire valoir des dérogations de non compensation immédiate auprès de l'ARE. Un dossier présentant les éléments clés nécessaires à l'opération de légalisation a été présenté à l'ARE en juin 2015.

Dès le préavis de l'ARE obtenu, la signature d'une promesse d'acquisition pourra être signée, conditionnée uniquement de l'aboutissement de la procédure de légalisation du PAC. Dans le cas le plus favorable, ce préavis pourrait survenir durant le processus de consultation et d'approbation du présent EMPD. L'acquisition ferme du terrain, ou transfert de propriété, pourrait ainsi avoir lieu en 2019.

Les procédures de légalisation de la parcelle impliquent donc qu'un délai de plus de trois ans pourrait s'écouler entre l'octroi du présent crédit d'investissement et le transfert de propriété. Cette situation nécessite une dérogation à l'art. 37 al.1 LFin qui stipule qu'un crédit octroyé est périmé si aucune dépense n'a été engagée dans les trois ans à compter de l'entrée en vigueur du décret. En outre le solde non utilisé d'un crédit se périmé lui-même dans les dix-huit mois à compter de la dernière dépense engagée (al. 2).

1.2.3 Particularités liées à l'opération d'emption

La parcelle n° 2'568 du cadastre de la Commune de Lausanne, site actuel du SAN, est intégrée à un PDL qui définit les grandes lignes du projet "Métamorphose". L'affectation de cette région lausannoise sera réalisée par étapes successives.

Dès lors, l'acquisition par la Commune de Lausanne d'une fraction de cette parcelle présente un intérêt pour la maîtrise du développement, en termes de procédures d'attribution aux investisseurs et de programmes de logements notamment.

L'acquisition des surfaces concernées aura lieu lors de l'adoption du plan partiel d'affectation (PPA) qui affectera le bien-fonds du SAN, avec ses droits à bâtir connus. Il n'est pas opportun d'effectuer le transfert à court terme au vu du maintien des ateliers du SAN sur une certaine durée et au vu des inconnues importantes sur le potentiel constructible du bien-fonds.

Afin de garantir à terme la cession du bien-fonds à la Commune de Lausanne, un droit d'emption sera inscrit au Registre foncier en faveur de la dite Commune.

Le contrat d'emption en faveur de la commune de Lausanne sera conditionné au transfert effectif des activités du SAN sur le site de Romanel-sur-Lausanne.

2 SOLUTION PROPOSEE

2.1 Contexte foncier

2.1.1 Romanel-sur-Lausanne – Fraction de parcelle n° 222

Le bien-fonds 222 est situé dans le secteur de la Sauge, il est bordé au Sud par l'autoroute A1, à l'Est par la route cantonale RC 448a reliant la Blécherette à Romanel-sur-Lausanne, au Nord par le chemin de la Sauge. La parcelle est pratiquement plane, elle accueille un petit massif boisé et est constituée de bons terrains agricoles.

Actuellement le bien-fonds est colloqué en zone agricole selon le Plan général d'affectation entré en vigueur le 5 février 1986. Dans le cadre du développement du secteur de la Sauge, la fraction de terrain intéressante pour la relocalisation du SAN, d'environ 28'000 m², devrait être colloquée en zone d'intérêt public. Un plan d'affectation cantonal (PAC) est envisagé sur ce secteur puisqu'il concerne

essentiellement une politique publique pour les besoins du canton.

La limite Ouest de la fraction de terrain à détacher du bien-fonds n° 222 est définie en fonction des besoins du SAN. En effet, la surface bâtie au sol projetée est estimée à 4'000 m² et la surface technique (places d'attente et de stationnement, pistes d'essai, aires de dégagement) à 21'000 m² selon les études d'implantation pour la faisabilité du projet. Une réserve de 3'000 m² est prise en compte pour aboutir sur un total d'environ 28'000 m² de terrain.

2.1.2 Lausanne – Emption sur fraction de parcelle n° 2'568

Le complexe du SAN est situé à l'extrémité Nord du quartier des Plaines-du-Loup, à la limite sud-ouest de l'aérodrome de la Blécherette. La parcelle est délimitée par l'avenue du Grey au Nord et à l'Ouest, la route des Plaines-du-Loup à l'Est et une zone de loisirs et de verdure de la Ville de Lausanne au Sud.

La parcelle est actuellement située en zone d'utilité publique selon le plan général d'affectation et son règlement du 26 juin 2006.

Actuellement, deux constructions occupent le bien-fonds, un bâtiment administratif et une halle d'expertise. Le projet "Métamorphose" prévoit la construction d'un bâtiment emblématique comme porte d'entrée urbaine, à l'emplacement de la halle d'expertise actuelle, soit sur la partie Est du bien-fonds. Dans les hypothèses de délocalisation du SAN, l'Etat de Vaud souhaite conserver son titre de propriété sur la partie Ouest du site, afin d'y maintenir le bâtiment abritant les bureaux et salles de théorie, et de développer sur le moyen terme un pôle administratif en utilisant le potentiel du site après la révision du PPA.

La répartition prévoit la création de deux parcelles de respectivement 6'100 m² et 8'100 m². C'est cette dernière surface qui ferait l'objet d'une emption.

L'emption sera inscrite sur le bien-fonds de la Blécherette pour une durée de 10 ans au Registre foncier dès le transfert de propriété du bien-fonds de Romanel. A cette échéance, si le PPA relatif au projet " Métamorphose " n'est pas légalisé, une reconduction du droit d'emption sera établie pour une même durée.

3 MODE DE CONDUITE DU PROJET

3.1 Procédure et conditions de vente

3.1.1 Romanel-sur-Lausanne – Fraction de parcelle n° 222

Dans sa séance du 23 juin 2014, la Commission cantonale immobilière a déterminé la valeur du terrain dans une fourchette comprise entre CHF 190.-/m² et CHF 215.-/m². Ces montants ne tiennent pas compte de la compensation des surfaces d'assolement (SDA) ni de la taxe d'équipements communautaires, dont les modalités de compensation ou de valorisation sont encore incertaines.

La Commission immobilière de Lausanne a déterminé sa propre estimation et rejoint les conclusions de la CCI, compte tenu d'un abattement important des prix actuels du marché en prenant pleinement en compte la nature spécifique de l'affectation en utilité publique.

D'entente entre parties, au vu du contexte de l'opération, c'est la valeur inférieure de la fourchette de prix qui a été retenue, soit un montant de CHF 5'320'000.- pour les 28'000 m² de terrain à détacher du bien-fonds n° 222.

Les divers frais liés à l'acquisition du terrain du SAN sont estimés à un maximum de CHF 30'000.- qui sont ajoutés au montant de la transaction de CHF 5'320'000.-, pour obtenir une dépense d'investissement total de CHF 5'350'000.-.

3.1.2 Lausanne – Emption sur fraction de parcelle n° 2'568

La Commission cantonale immobilière a déterminé une incidence foncière pour l'inscription d'un droit d'emption, soit une valeur de CHF 800.-/m² de surface nette ou locative. Le montant conventionnel du droit d'emption porte cependant sur un prix de CHF 640.-/m² de surface brute de plancher utile (SBPU), telle que définie à l'art. 17 du plan général d'affectation de la ville de Lausanne, avec la prise en compte d'un coefficient de 0,8. Ainsi, une éventuelle mauvaise optimisation de l'usage des surfaces n'aurait pas d'incidence sur la valeur du terrain.

Les négociations menées avec la Ville de Lausanne définissent le cadre des opérations comme suit:

- Dans le cadre de la fourchette basse des options proposées pour l'aménagement de cette parcelle, la SBPU représenterait une surface de 41'000 m²
- Un standard de construction équivalent au label Minergie P Eco.
- Un loyer cible de CHF 280.-/ m² de surface nette pour les logements subventionnés (avant subvention) et contrôlés.
- La taxe d'équipement, les coûts de démolition des bâtiments et l'éventuel assainissement du sol incombent au vendeur.

Le prix de vente minimum décrit précédemment repose sur un terrain équipé. Les taxes communales d'équipements (générale et communautaire) et les coûts de démolition et d'assainissement du sol seront reportés sur le vendeur, soit l'Etat de Vaud. Dans la mesure du possible, ils seront portés en déduction du prix de vente de la parcelle.

Le projet Métamorphose prévoit la réalisation de logements et de surfaces administratives et commerciales sur le bien-fonds. Une répartition paritaire entre logements subventionnés, contrôlés et libres est prévue ; celle-ci va cependant varier dans le temps en fonction des demandes de marché.

L'incidence foncière de CHF 640.-/m² SBPU à percevoir par l'Etat de Vaud est applicable aux logements contrôlés et subventionnés. Elle sera indexée à l'IPC dès le transfert de propriété.

L'incidence foncière des logements libres et des surfaces administratives et commerciales sera déterminée directement par le marché dans le cadre des appels d'offres publics. Le montant déterminé ci-dessus pour les logements contrôlés et subventionnés servira alors de seuil minimum. En dessus de ce seuil, la Commune de Lausanne et l'Etat de Vaud prendront chacun pour moitié la différence de prix issue de l'appel d'offres public ou de toute autre offre de tiers.

La SBPU du secteur concerné sera définie par le futur PPA y relatif. Sans ledit PPA l'emption ne sera pas réalisable. La Commune définira ultérieurement, en fonction du marché du logement et de ses propres choix politiques, les surfaces de plancher non dédiées aux logements contrôlés et subventionnés.

4 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

4.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Ce projet est référencé dans l'outil comptable SAP sous le DDI no 300'337 " Acquisition d'un terrain pour le SAN "

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
a) Acquisition immobilière : dépenses brutes	0	0.-	0.-	5'350	5'350
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0.-	0.-	0.-	0.-	0.-
a) Acquisition immobilière : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0.-	0.-	5'350	5'350
b) Informatique : dépenses brutes	0.-	0.-	0.-	0.-	0.-
b) Informatique : recettes de tiers	0.-	0.-	0.-	0.-	0.-
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0.-	0.-	0.-	0.-	0.-
c) Investissement total : dépenses brutes	0	0.-	0.-	5'350	5'350
c) Investissement total : recettes de tiers	0.-	0.-	0.-	0.-	0.-
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	0	0.-	0.-	5'350	5'350

Les montants suivants nets sont inscrits au budget d'investissement 2016 et plan 2017-2020 :

2015	CHF	0
2016	CHF	0
2017	CHF	0
2018	CHF	0
2019	CHF	5'350'000
2020	CHF	0

4.2 Amortissement annuel

L'investissement consacré à l'acquisition d'une fraction de 28'000 m², à détacher de la parcelle n° 222 du cadastre de la Commune de Romanel-sur-Lausanne, de CHF 5'350'000.-, sera amorti en 25 ans (5'350'000.-/25) ce qui correspond à CHF 214'000.- par an dès 2019.

4.3 Charges d'intérêt

La charge théorique d'intérêt annuelle pour l'investissement demandé, calculée au taux actuel de 5% ((CHF 5'350'000 x 5 x 0.55)/100), se monte à CHF 147'125.- arrondi à CHF 147'200.- dès 2019.

4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Considérant la charge nouvelle, la compensation comprenant l'achat du terrain et la construction des nouveaux locaux du SAN sera formalisée dans l'EMPD concernant l'objet " 300'000 SAN aménagement des locaux ".

4.6 Conséquences sur les communes

Néant.

4.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Néant.

4.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

4.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant.

4.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Conformément à l'article 163, alinéa 2 de la Constitution cantonale (Cst-VD) et aux articles 6 et suivants de la loi du 20 septembre 2005 sur les finances (LFin), le Conseil d'Etat, lorsqu'il présente un projet de décret entraînant des charges nouvelles, est tenu de proposer des mesures compensatoires ou fiscales simultanées d'un montant correspondant. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites "liées", soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée lorsqu'elle est imposée par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique, de sorte que l'autorité de décision n'a aucune marge de manœuvre quant à son principe, à son ampleur et au moment où elle doit être engagée.

4.10.1 Principe de la dépense

Le présent décret implique une charge nouvelle, ce qui est confirmé par le SJL dans ses avis du 31.08.2015 et du 17.09.2015. Ladite charge est constituée d'un investissement engendrant un intérêt sur la dette, d'un amortissement ainsi que des charges d'entretien, qui sera entièrement compensée à terme par l'augmentation de valeur du site actuel du SAN à la Blécherette de manière indirecte, et du produit subséquent de la vente du bien-fonds à la Commune de Lausanne selon le droit d'emption en sa faveur, voire à un tiers investisseur si cette dernière n'est pas exercée.

4.10.2 La quotité de la dépense

La quotité de cette charge nouvelle découle de la valeur de marché de cet immeuble.

4.10.3 Le moment de la dépense

Le moment de l'opération est déterminé par l'opportunité que constitue la disponibilité de cet immeuble à la vente.

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

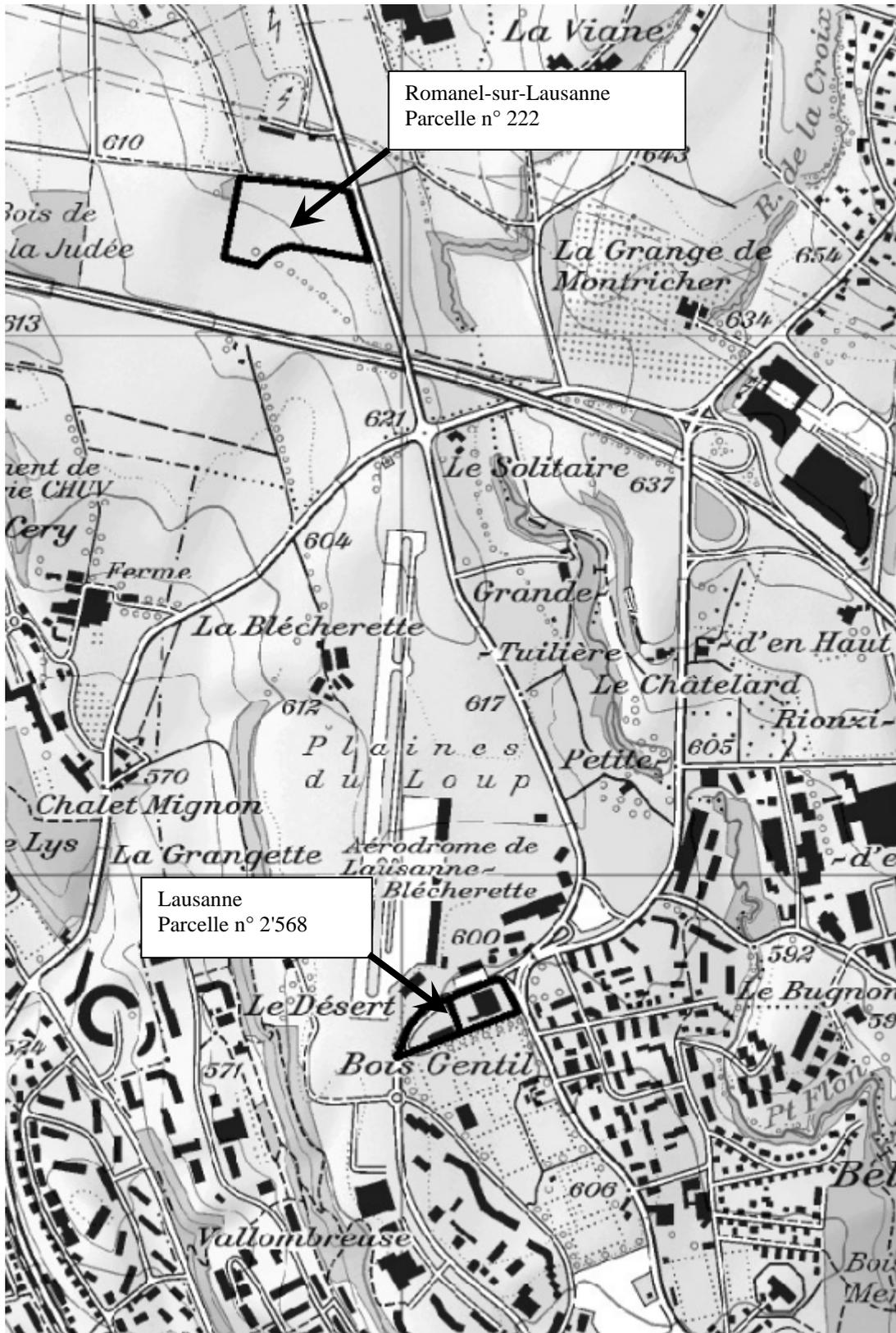
Néant.

4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

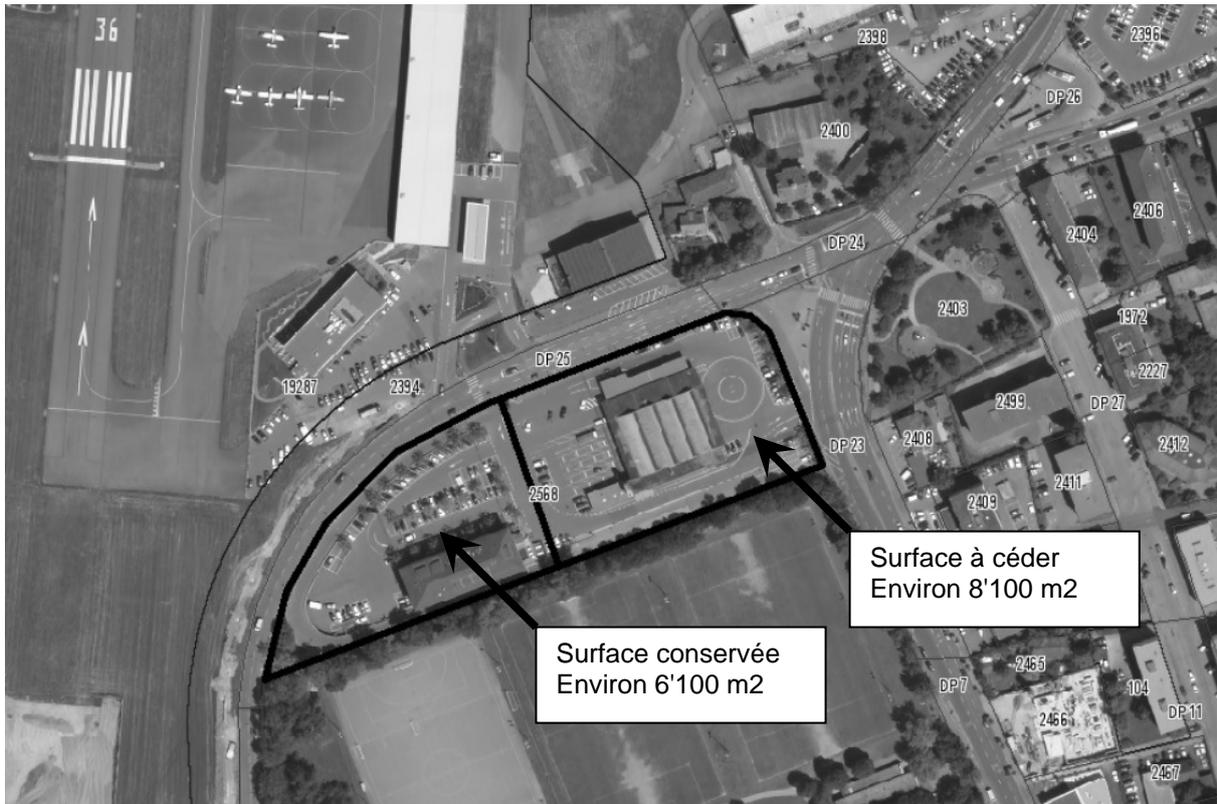
Intitulé	En francs				
	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0.-	0.-	0.-	0.-	0
Charge d'intérêt	0.-	0.-	0.-	147'200.-	147'200.-
Amortissement	0.-	0.-	0.-	214'000.-	214'000.-
Prise en charge du service de la dette	0.-	0.-	0.-	0.-	0
Autres charges supplémentaires	0.-	0.-	0.-	0.-	0
Total augmentation des charges	0.-	0.-	0.-	361'200.-	361'200.-
Diminution de charges	0.-	0.-	0.-	0.-	0
Revenus supplémentaires	0.-	0.-	0.-	0.-	0
Total net	0.-	0.-	0.-	361'200.-	361'200.-

5 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :



Lausanne – Parcelle n° 2'568
Service des automobiles et de la navigation (SAN)
Propriété de l'Etat de Vaud



Romanel-sur-Lausanne – Parcelle n° 222
Propriété de la Ville de Lausanne



PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 5'350'000.- pour l'acquisition d'une parcelle d'environ 28'000 m2 à Romanel-sur-Lausanne, et l'autorisant à accorder sous conditions à la Commune de Lausanne un droit d'emption sur une fraction d'environ 8'100 m2 du bien-fonds n° 2'568 de Lausanne

du 16 décembre 2015

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à acquérir une parcelle d'environ 28'000 m2 à détacher du bien-fonds n° 222 du cadastre de la Commune de Romanel-sur-Lausanne, propriété de la Commune de Lausanne, pour un montant de CHF 5'350'000.-, y compris les frais d'acquisition, en vue d'y implanter notamment le futur site du Service des automobiles et de la navigation.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 25 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à octroyer à la Commune de Lausanne un droit d'emption conditionnel relatif à une parcelle d'environ 8'100 m2, libre de toute construction, à détacher du bien-fonds n° 2'568 du cadastre de la Commune de Lausanne.

Art. 4

¹ Une dérogation à l'art. 37 LFin est accordée au Conseil d'Etat de manière à permettre une utilisation du crédit d'investissement au-delà des limites de péremption fixées par la loi.

Art. 5

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.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 16 décembre 2015.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 5'350'000.- pour financer l'acquisition d'une fraction d'environ 28'000 m² du bien-fonds n° 222 de Romanel-sur-Lausanne, propriété de la Commune de Lausanne, pour l'implantation du futur site du service des automobiles et de la navigation, et d'accorder à cette dernière un droit d'emption sur la partie de bien-fonds n° 2'568 de Lausanne occupée par les halles d'expertise cantonale des véhicules à moteur

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 21 mars 2016 à la Salle de conférences du SCRIS, 2ème étage, Rue de la Paix 6, à Lausanne. Elle était composée de Mme Anne Décosterd, de MM. Michel Desmeules, Claude Matter, Maurice Neyroud, Eric Sonnay, Michel Renaud, Philippe Ducommun, José Durussel, Andreas Wüthrich, Denis-Olivier Maillefer (remplaçant Hugues Gander), ainsi que de la soussignée, confirmée dans son rôle de présidente et rapportrice.

Le Conseil d'Etat était représenté par M. Pascal Broulis, chef du DFIRE, qui excusait le chef du SIPAL.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a tenu les notes de séances. Qu'il en soit ici remercié.

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

L'objectif est de délocaliser à terme le site de Lausanne du Service des automobiles et de la navigation (SAN). Le site de Lausanne en pleine ville et dans un périmètre appelé à évoluer, n'est plus conforme aux attentes et aux usages. Le DFIRE avait reçu la mission de trouver une nouvelle implantation, laquelle a été trouvée sur la commune de Romanel-sur-Lausanne, dont le présent EMPD est la concrétisation. Un EMPD à venir devra concrétiser ce transfert. Il s'agit de définir un projet qui sera satisfaisant économiquement et réponde aux besoins du SAN.

En conséquence, le présent EMPD a pour objectif d'autoriser le Conseil d'Etat à acquérir les surfaces nécessaires sur le bienfonds 222 de la commune de Romanel-sur-Lausanne et de fixer les conditions minimales de cession ultérieure à la Commune de Lausanne d'une fraction de la parcelle no 2'568 de Lausanne sur la laquelle est actuellement situés le SAN.

Dès les décisions du Conseil Communal de Lausanne et du Grand Conseil connues, la signature d'une promesse d'acquisition pourra être signée, conditionnée uniquement de l'aboutissement de la procédure de légalisation du Plan d'affectation cantonal.

En outre, afin de garantir à terme la cession du bien-fonds à la Commune de Lausanne, un droit d'emption sera inscrit au RF en sa faveur pour la part de parcelle fractionnée de 8'100 m². Ce droit d'emption sera conditionné au transfert effectif des activités du SAN sur le site de Romanel-sur-lausanne, étant précisé que l'autre parcelle fractionnée de 6'100 m² restera en mains du canton, lequel prévoit l'utilisation de bâtiment existant pour y développer un pôle administratif.

Sur le plan financier, la Commission cantonale immobilière a déterminé la valeur de la parcelle n° 222 sise à Romanel-sur-Lausanne dans une fourchette entre Fr. 190.-/m2 et Fr. 215.-/m2. Ces montants ne tiennent pas compte de la compensation des surfaces d'assolement (SDA) ni de la taxe d'équipements communautaires.

D'entente entre les parties, c'est la valeur inférieure de la fourchette qui a été retenue, soit un montant de Fr. 5'320'000.- pour les 28'000m2 de terrain à détacher du bien-fonds n° 222. En y ajoutant es frais d'acquisition, la dépense d'investissement se monte à Fr. 5'350'000.-.

3. DISCUSSION GENERALE

Le chef du DFIRE explique que la réflexion a principalement porté sur l'opportunité de rester ou non sur le site actuel. Il y a aussi eu la suggestion de délocaliser cette activité sur un site existant, mais celui d'Yverdon-les-Bains, qui est à dix-sept minutes d'autoroute, a été écarté, notamment parce que le site n'est pas assez grand ; le site de Nyon aurait quant à lui posé un problème d'engorgement de l'autoroute et le site d'Aigle ne répondait également pas aux besoins. Finalement, il a été décidé d'opter pour le maintien d'un site dans le Grand Lausanne. Aucune autre parcelle que celle de Romanel-sur-Lausanne, répondant à l'ensemble des besoins, n'a été repérée par le SIPAL.

Plusieurs députés s'inquiètent que la parcelle retenue par le Conseil d'Etat pour l'installation future du SAN soit un terrain agricole et on questionnée le chef du DFIRE sur la compensation de cette parcelle.

Le chef du DFIRE précise que la parcelle en question est en zone intermédiaire et doit être affectée à terme à des activités industrielles. En outre, M. le Conseiller d'Etat a communiqué par email à la commission, postérieurement à la séance, que :

« Les nouvelles dispositions de la LAT (Loi sur l'aménagement du territoire) et son calendrier de mise en application permettent d'apporter une simplification aux procédures décrites sous les art. 1.2.1 et 1.2.2 de l'EMPD : dans le cas du SAN la nécessité d'une compensation de la surface par dézonage d'un terrain de surface équivalente devient inutile car la planification de ce projet sort de la période transitoire. La nouvelle version de l'EMPD tient compte de cette simplification. M. Pierre Imhof [chef du SAT], confirme la teneur de ce texte et, implicitement, que la parcelle acquise n'est pas soumise à compensation en regard des nouvelles dispositions de la LAT. M. Imhof a en outre indiqué au chef de projet du SIPAL que la compensation pour les surfaces d'assolement interviendra par le cota du SDT. »

Un autre sujet d'interrogation des commissaires concerne, plus globalement, le rôle du SAN, ses tâches, l'évolution de ses activités et du rapport des vaudois-e-s à la voiture. Certains commissaires se demandent en outre s'il est toujours nécessaire de contrôler les voitures tous les deux ans, au vu des améliorations technologiques.

Tous les commissaires s'accordent sur le fait que ces questions ne relèvent pas du présent EMPD mais qu'elles sont tout de même d'importance et devront être traitées le moment venu.

S'agissant du prix convenu entre les parties pour l'acquisition de la parcelles sise à Romanel-sur-Lausanne, et suite aux questions posées par les commissaires, il appert que le montant de Fr. 190.-/m2 place les deux parties dans une situation de gagant-gagnant.

4. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des députés présents.

Article 4

Les procédures de légalisation de la parcelle sise à Romanel-sur-Lausanne impliquent qu'un délai de plus de trois ans pourrait s'écouler entre l'octroi du présent crédit d'investissement et le transfert de propriété. Cette situation nécessite donc une dérogation à l'art. 37 al. 1 LFin qui précise qu'un crédit octroyé est périmé si aucune dépense n'a été engagée dans les trois ans à compter de l'entrée en vigueur du décret.

L'article 4 est adopté à l'unanimité des députés présents.

Article 5

L'article 5 est adopté à l'unanimité des députés présents.

5. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des députés présents.

6. 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.

Nyon, le 22 mai 2016

*La rapportrice :
(Signé) Jessica Jaccoud*

Postulat Jessica Jaccoud et consorts – Pour un dispositif alerte enlèvement efficace

Texte déposé

Le 30 janvier 2011 ont disparu à Saint-Sulpice les jumelles Livia et Alessia, alors âgées de 6 ans.

Près de cinq années se sont écoulées depuis le drame sans que nous puissions retrouver la trace de ces deux enfants enlevées par leur papa. Celui-ci, décédé quelques jours après le rapt, a disparu avec ses secrets.

Le 21 juin 2015, *Le Matin Dimanche* a publié un article retraçant l'enquête menée par la police vaudoise dans les premières heures qui ont suivi la disparition des fillettes. Ayant eu accès au journal de bord de la police vaudoise, l'hebdomadaire propose une nouvelle lecture de l'affaire Alessia et Livia dont les éléments principaux sont repris dans le développement du présent postulat. Il est notamment intéressant d'apprécier ces faits au regard du non-enclenchement, par les autorités, du dispositif connu sous le nom d'alerte enlèvement.

Résumé des faits

En cette fin janvier 2011, Irina Lucidi et son époux Mathias, tous deux domiciliés à Saint-Sulpice, sont séparés depuis 6 mois.

Le dimanche 30 janvier 2011 à 15 h 50, le papa, qui a ses filles pour le week-end, envoie un SMS à la maman pour lui annoncer qu'il ne ramènera pas les jumelles dimanche comme convenu et prétend vouloir les amener directement à l'école le lendemain matin. Irina Lucidi s'oppose dans un premier temps à cette décision qui va à l'encontre de l'accord conclu entre les parents. Au final, sur l'insistance de son époux et par gain de paix, elle accepte cette dérogation. Dans la soirée, elle se rend néanmoins au domicile de son époux et constate que ni lui ni les jumelles ne sont présents. En outre, la voiture n'est plus dans le garage.

Inquiète, la précitée se rend le soir du dimanche 30 janvier 2011, à 23 h 30, au centre de la Police cantonale de la Blécherette, au Mont-sur-Lausanne, pour y faire la déclaration de disparition de ses filles qui ont été aperçues par des voisins pour la dernière fois en début d'après-midi, devant le domicile du papa, à Saint-Sulpice.

Le journal de bord de la police cantonale mentionne à 23 h 30 un nouvel événement nommé « Disparition personne à risque » avec la description suivante : « Suite annonce de divorce par Mme, vendredi 28 janvier 2011, son mari a quitté le domicile avec ses deux filles en ayant préalablement renseigné son épouse qu'il mettrait fin à ses jours avec ses filles en se jetant dans le lac ». Le danger pour la vie des fillettes est donc explicitement verbalisé.

A 1 h 20, la police envoie une patrouille, accompagnée d'Irina Lucidi, au domicile du papa. La maman découvre alors le testament de son époux dans un tiroir de son bureau. Le manuscrit est rédigé en allemand, la langue maternelle de l'auteur. Dans le point cinq du document intitulé *Testament/Dernières volontés*, le papa évoque la mort de Livia et Alessia. « Si mes enfants ne vivent plus, leur part est versée à son frère et à sa sœur ». Le document a été écrit le 27 janvier. Le même jour où Matthias recevait la demande de divorce.

D'après l'enquête menée par *Le Matin Dimanche*, le journal de bord de la police cantonale mentionne l'existence de ce document, sans pour autant faire mention de son contenu ni même référence à la mort des jeunes enfants.

A ce moment-là de l'enquête, les agents informent leur supérieur. Malgré la teneur du testament, celui-ci décide que la présente situation ne rentrait pas dans le cas de figure d'un déclenchement de l'alerte enlèvement. Il décide, à 2 h 20, d'attendre l'entrée des classes du lendemain matin 8 h 20.

Pendant la nuit, à 3 h 31, la police cantonale, sur demande de la maman des jumelles, et à ses frais, localise le natel de Mathias pour la première fois. La veille à 18 h 04, il était en France. Aucun changement de stratégie n'est adopté, la police vaudoise décide d'attendre la rentrée des classes.

Les maîtresses débutent les cours à 8 h 20 sans la présence des deux enfants portées disparues. Ce n'est néanmoins qu'à 10 heures que le journal de bord de la Police cantonale indique ce fait. A 10 h 42, l'employeur du papa informe la Police cantonale que ce dernier ne s'est pas présenté à son travail et qu'il a laissé un message sur le répondeur indiquant qu'il serait absent quelques jours. Le rapport de police précise que ce comportement est inhabituel.

La police découvre dans l'après-midi du 31 janvier, soit près de 24 heures après la disparition des jumelles, que le papa a retiré 7500 euros le jour même à 12 h 30 et 12 h 40. Il faudra attendre le 2 février pour découvrir que ces retraits ont été effectués à Marseille !

Lundi 31 janvier, dans l'après-midi, la police se demande s'il ne faut pas diffuser un avis de recherche. A nouveau, elle ne juge pas utile de déclencher l'alerte enlèvement.

Le 3 février à 22 h 47, le papa des jumelles se donne la mort en se jetant sous un train en Italie. Ce n'est qu'un jour après la découverte du cadavre que la police vaudoise décide finalement de lancer un avis de disparition, soit 5 jours après que les jumelles aient été aperçues pour la dernière fois. Alessia et Livia n'ont jamais été retrouvées.

Alerte enlèvement

La Confédération a créé un dispositif d'alerte enlèvement en 2009, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2010. Depuis lors, il n'a jamais été activé. A titre de comparaison, l'alerte enlèvement existe en France depuis 2005. Elle a été utilisée 16 fois, avec 100 % de succès.

En Suisse, les conditions suivantes doivent être cumulativement remplies afin que l'alarme puisse être déclenchée : l'enlèvement du mineur doit être concrètement établi, la mise en danger dans son intégrité physique, sexuelle ou psychique doit être avérée et la localisation du mineur ou de l'auteur doit s'avérer possible suite au déclenchement de l'alarme.

Dans le cas des jumelles, ces trois critères étaient remplis dans la nuit du 30 au 31 janvier 2011. Pour rappel, à 23 h 30, la maman établit l'enlèvement. A 2 h 20, la découverte du testament fait peser le risque pour l'intégrité physique des jumelles. A 3 h 31, le portable du papa est localisé en France.

Néanmoins, la Police cantonale a refusé de déclencher l'alerte enlèvement, se prévalant de l'exception du parent. En effet, conformément au concept alerte enlèvement d'octobre 2009, « en règle générale, l'alerte n'est pas applicable à l'enlèvement par l'un des parents [...] (article 220 Code Pénal) car, le cas échéant, il n'y a souvent pas de menace pour l'intégrité physique et la vie de la personne enlevée »¹.

Néanmoins, selon le secrétaire général de la Conférence des commandants des polices cantonales, cité par *Le Matin Dimanche*, cette exception peut tomber si la vie de l'enfant, enlevé par un parent, est en danger. Tout serait donc une question d'appréciation.

Au vu de ce qui précède, de nombreuses questions se posent : la Police cantonale a-t-elle donc fait une erreur d'appréciation en refusant de déclencher l'alerte ? Qui avait la compétence de la déclencher, la police ou le Ministère public ? Quelles procédures internes ont-elles été appliquées ? Ont-elles été révisées depuis cet événement ?

Conclusions

Suite à la disparition de ses filles, Irina Lucidi a créé la *Fondation Missing Children Switzerland* pour aider, entre autres, à améliorer le système d'alerte dans les cas de disparitions d'enfants. Elle espère toujours obtenir des réponses et une mobilisation des pouvoirs publics en vue d'une amélioration du système d'alerte enlèvement en Suisse, et plus particulièrement dans le canton de Vaud. A cet égard, Mme Lucidi et la fondation précitée soutiennent publiquement et ouvertement le dépôt et le renvoi au Conseil d'Etat du présent postulat.

¹http://www.alerteenlevement.ch/Downloads/Concepte_alerte_enlèvement_d'octobre_2009.pdf

Les policiers, les praticiens du droit, les magistrats, les travailleurs sociaux actifs dans le règlement des litiges familiaux connaissent de nombreuses séparations problématiques dont certaines sont accompagnées de menaces inquiétantes. A cet égard, les acteurs précités ont le devoir d'appliquer le principe de précaution en prenant les mesures adéquates permettant la mise à l'abri des enfants de dangers potentiels, y compris ceux dont les auteurs seraient un parent.

Au vu de ce qui précède, nous demandons au Conseil d'Etat, par le présent postulat, d'établir un rapport à l'attention du Grand Conseil reprenant les éléments suivants :

- le processus interne à la Police cantonale et au Ministère public, en vigueur respectivement au moment des faits et actuellement, relatif au déclenchement de l'alerte enlèvement ;
- le débriefing (a posteriori) interne de la police cantonale sur l'enquête conduite durant les 48 premières heures qui ont suivi la disparition des jumelles Alicia et Livia, notamment relative aux motifs qui ont fondé la décision de ne pas déclencher l'alerte enlèvement ;
- les possibilités d'amélioration du processus relatif au déclenchement de l'alerte enlèvement, notamment en cas d'enlèvement d'un mineur par un titulaire de l'autorité parentale ;
- le bilan critique du Conseil d'Etat sur les actions de la police durant les 48 premières heures qui ont suivi la disparition des jumelles Alicia et Livia, notamment relatif à la décision de ne pas déclencher l'alerte enlèvement.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Jessica Jaccoud
et 28 cosignataires*

Développement

Mme Jessica Jaccoud (SOC) : — Le 30 janvier 2011 ont disparu, à St-Sulpice, les jumelles Livia et Alessia, alors âgées de six ans. Près de cinq années se sont écoulées depuis le drame, sans que nous puissions retrouver la trace de ces deux enfants enlevées par leur papa. Ce dernier, décédé quelques jours après le rapt, a disparu avec ses secrets.

Vous n'ignorez pas que la Confédération a créé un dispositif d'alerte enlèvement en 2009, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2010. Depuis lors, il n'a jamais été activé. A titre de comparaison, l'alerte enlèvement existe en France depuis 2005. Elle a été utilisée seize fois, avec 100 % de succès ! Dans le cas des jumelles de St-Sulpice, les critères permettant le déclenchement de l'alerte enlèvement étaient remplis dans la nuit de leur disparition. Néanmoins, la Police cantonale a refusé de déclencher cette alerte, se prévalant de l'exception du parent. Au vu de ce qui précède, de nombreuses questions se posent.

La police cantonale a-t-elle fait une erreur d'appréciation en refusant de déclencher ce dispositif ? Qui avait la compétence de le déclencher ? La police ou le Ministère public ? Quelles procédures internes ont-elles été appliquées ? Ont-elles été révisées depuis l'enlèvement ?

Au vu de ce qui précède, par le présent postulat, nous demandons au Conseil d'Etat d'établir un rapport à l'intention du Grand Conseil reprenant les éléments suivants :

- Les processus internes à la Police cantonale et au Ministère public, en vigueur respectivement au moment des faits et actuellement, relatifs au déclenchement de ce dispositif.
- Le débriefing a posteriori interne de la Police cantonale sur l'enquête conduite durant les 48 premières heures qui ont suivi la disparition des jumelles.
- Les possibilités d'amélioration du processus relatif au déclenchement de l'alerte enlèvement, notamment en cas d'enlèvement d'un mineur par un titulaire de l'autorité parentale.
- Un bilan critique du Conseil d'Etat sur les actions de la police durant les 48 premières heures ayant suivi la disparition des jumelles.

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

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

Postulat Jessica Jaccoud et consorts – Pour un dispositif alerte enlèvement efficace

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 14 mars 2016 de 10h à 12h15 dans une salle de conférence du centre de la Polcant à la Blécherette, Rte de la Blécherette 101 à Lausanne. Elle était composée de Mmes Jessica Jaccoud et Aliette Rey-Marion, de MM. Serge Melly, Gérard Mojon, Marc Oran, Maurice Treboux et de Mme Christa Calpini, soussignée présidente-rapportrice.

Mme Béatrice Métraux, cheffe du Département des institutions et de la sécurité (DIS) était accompagnée de MM. Jacques Antenen, commandant de la police cantonale, Julien Cartier, analyste criminel, Alexandre Girod, chef de la police de sûreté, Karim Hamouche, commissaire de police et Jean-Christophe Sauterel, Directeur prévention et communication.

Le Secrétariat général du Grand Conseil était représenté par Mme Sylvie Chassot, qui a pris les notes de séance et que nous remercions chaleureusement.

2. POSITION DU POSTULANT

La postulante s'inquiète du fonctionnement de l'alerte enlèvement. Elle explique ne pas faire cavalier seul dans cette démarche puisque certaines personnalités politiques, tant au niveau fédéral que cantonal, s'interrogent sur cette même thématique, sans oublier le travail de la fondation *Missing Children Switzerland*, fondée par la mère des jumelles enlevées par leur père en 2011 à St-Sulpice.

Elle constate que l'alerte enlèvement, mise en place en 2010, n'a jamais été déclenchée. Pourquoi? Les conditions de déclenchement sont-elles trop strictes? Les autorités responsables ne déclenchent-elles pas l'alerte avec assez de diligence? La députée souligne que l'alerte enlèvement est très utilisée dans les pays voisins (17 cas en France, avec un taux de succès de 100%). Elle rappelle aussi qu'une alerte enlèvement, déclenchée à tout va, perdrait de son efficacité. Elle souligne ainsi la difficulté de la tâche d'apprécier si le cas soumis mérite ou non, le déclenchement d'une alerte. A ce sujet, la députée évoque le cas de l'enlèvement des jumelles Livia et Alessia en 2011 et un article paru dans le *Matin Dimanche* en juin 2015 qui révélait certains contenus du journal de bord de la police dans les 72 heures qui ont suivi l'enlèvement. Ce texte mettait en lumière deux aspects nouveaux et essentiels, à savoir « l'exception de l'enlèvement d'un mineur par un titulaire de l'autorité parentale » et « le moment à partir duquel on peut réellement considérer que la vie d'une personne est en danger »; elle s'interroge sur les améliorations possibles du processus au niveau cantonal dans cette marge d'appréciation liée à l'exception du parent et souhaiterait connaître la position de la Police cantonale à ce sujet.

La députée précise qu'elle ne tient pas à faire le procès de qui que ce soit par son intervention. Sa dynamique s'inscrit davantage dans une démarche de parlementaire et de parent qui s'inquiète de savoir si l'alerte enlèvement serait déclenchée au cas où une telle situation devait se représenter. Le processus de déclenchement d'alerte a-t-il été revu suite à cette douloureuse affaire ?

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe du DIS remercie la députée de préciser qu'il ne s'agit pas de faire le procès de la Police cantonale. Elle explique qu'autant le Conseil d'Etat que la CoGes avaient estimé à l'époque que toutes les mesures et dispositions avaient été prises et respectées dans le cas de l'enlèvement des jumelles de St-Sulpice, raison pour laquelle il n'y avait pas eu d'enquête interne. La Conseillère d'Etat regrette que ces questions soient à nouveau soulevées à la suite d'une reprise tronquée de certains passages du journal d'événements de police par le *Matin Dimanche*. Elle profitera toutefois de l'occasion pour apporter un éclairage plus complet de la conduite de cette enquête et des conditions de déclenchement de l'alerte enlèvement.

Conditions conventionnelles et légales requises pour le déclenchement de l'alerte enlèvement

Le porte-parole de la Polcant présente le dispositif de l'alerte enlèvement. Celle-ci résulte d'une convention passée en novembre 2009 entre les représentants de la Conférence des directeurs de justice et police et les partenaires en mesure de diffuser l'information (ce document est accessible à l'url suivante : www.alerteenlevement.ch/). Mise en place suite à l'enlèvement et à l'assassinat d'une jeune fille en juillet 2007, l'alerte enlèvement propose un dispositif additionnel à ceux existants de la Polcant et ceci en cas d'enlèvements d'enfants pour lesquels on peut craindre des actes de violence. Il explique que l'alerte enlèvement couvre nécessairement l'entier du territoire national (elle ne peut, par exemple, pas être déclenchée partiellement).

Sont également définies dans la convention les conditions qui justifient le déclenchement de l'alerte enlèvement. Le système ne peut être déclenché que si les conditions suivantes sont toutes réunies :

- 1) Il doit s'agir d'un enlèvement *avéré* d'une personne mineure ou qu'il existe un soupçon fondé qui le laisse penser.
- 2) Il y a lieu de penser que la victime est sérieusement menacée dans son intégrité physique, psychique ou sexuelle.
- 3) Il existe suffisamment d'éléments d'information sûrs dont la diffusion peut permettre de localiser la victime ou son ravisseur.
- 4) Chaque fois que cela est possible, il faut qu'il y ait l'accord d'au moins un détenteur de l'autorité parentale.

Il ajoute que, toujours en vertu de cette convention, l'alerte est déclenchée à l'initiative du canton dans lequel l'évènement se déroule. Une coordination s'organise ensuite avec la Police fédérale (notamment la réception des appels qui s'effectue par une centrale en main de la Police fédérale).

Il précise aussi que lorsqu'un enlèvement intrafamilial est soupçonné, l'alerte enlèvement peut aussi être déclenchée si les circonstances laissent entrevoir de manière concrète (lorsque des violences ont par exemple déjà été constatées) que le ravisseur (l'un des parents) pourrait porter atteinte à l'intégrité physique ou sexuelle des enfants.

Le commissaire évoque ensuite la réponse du Conseil fédéral (annexe 1) au postulat du député M. Luc Recordon (Objet n° 14.3216) dans laquelle le Conseil fédéral prend position sur un certain nombre d'éléments, à savoir :

- le recours à l'alerte enlèvement est envisageable pour les victimes majeures mais cette option doit être examinée au cas par cas ;
- l'alerte enlèvement ne peut *pas* être déclenchée pour des cas de disparition ;
- il n'y a pas besoin de niveau intermédiaire d'alerte, les polices cantonales disposant de moyens de diffusion suffisants pour pouvoir se charger des cas qui ne remplissent pas les conditions pour une alerte enlèvement ;
- Le Conseil fédéral a en outre estimé que les bases légales fédérales étaient, en l'état, suffisantes (l'enlèvement est défini aux articles 183-185 du code pénal).

Le porte-parole de la police explique ensuite que quelques 2'000 avis de fugues et de disparitions sont enregistrés annuellement par la police. Parmi ces cas, seule une minorité concerne des enlèvements ou des disparitions inquiétantes. Face à une disparition inquiétante et lorsqu'il y a un réel souci pour l'intégrité physique des personnes recherchées, la police peut, en vertu du code pénal, faire appel à l'aide de la population en publiant des avis de disparition. Il précise que les médias peuvent, ou non, diffuser ces avis de disparition (la RTS le fait en général). Ces derniers circulent aussi sur les réseaux sociaux : il n'est pas rare que ces avis obtiennent entre 150'000 et 500'000 vues uniquement par les réseaux de la Polcant à travers *Facebook* ou *Twitter*.

Discussion

Un député demande si, lors d'une alerte enlèvement, la police fédérale est chargée de la diffusion à toutes les polices cantonales. Réponse, oui, c'est le cas mais la police cantonale concernée décide, elle, du déclenchement et travaille sur les éléments principaux du contenu (rédaction du signalement, planification etc.). Les étapes de mise en œuvre de l'alerte enlèvement dans le canton sont décrites précisément dans une directive (directive n°8 de la police judiciaire sur la procédure d'alerte enlèvement de mineurs dans le Canton de Vaud) de la Polcant. (Sur demande d'une députée, la commission a pu avoir accès à cette directive opérationnelle en principe non accessible au public. Est toutefois précisé par le département que celle-ci ne doit pas circuler en-dehors de la commission.)

Une députée demande combien de temps se passe en général entre l'annonce d'une disparition (et non d'un enlèvement) et le moment où les premières mesures sont prises.

Le porte-parole de la PolCant explique que la rapidité de réaction varie en fonction de l'urgence et de la sensibilité du cas. Il prend l'exemple de la disparition d'un jeune enfant de 3 ans en après-midi : des mesures seront prises très vite (de 30 minutes à 1h30) avec, par exemple, à Lausanne, la diffusion du signalement de l'enfant aux chauffeurs de TL. Des patrouilles seront également rapidement envoyées sur le terrain.

Une députée demande ensuite qui est chargé d'évaluer si le risque est avéré : s'agit-il d'une personne ou d'un groupe de personnes ?

Le porte-parole de la Polcant explique qu'il s'agit de groupe de personnes, plusieurs officiers se réunissent (en principe au minimum 3 officiers), pour faire cette appréciation. Il précise que, s'agissant des disparitions de mineurs dans le canton, sur quelques 200 enregistrées annuellement, une quarantaine sont « à risque » et une dizaine d'enlèvements parentaux nécessitent des recherches un peu plus intenses.

Conséquences du déclenchement d'une alerte enlèvement

Le commandant de la PolCant insiste sur l'intention de la gendarmerie de prendre ce postulat au sérieux en étant totalement transparent sur ce dossier. Il revient notamment sur l'article du *Matin Dimanche* et considère que les informations qui s'y trouvent sont tronquées et insuffisantes à une bonne compréhension de la problématique, raison pour laquelle des points de détails importants et classés secrets de l'enquête seront communiqués ici aux membres de la commission. Ce partant, il rappelle la décision du procureur saisi de cette affaire de ne pas ouvrir une enquête pénale les 3, 4 premiers jours ayant suivi la disparition des jumelles, celui-ci ayant estimé que les conditions d'ouverture d'une enquête pénale pour enlèvement n'étaient pas réunies, en particulier le risque dans la phase initiale de cette affaire. C'est donc la police qui en a géré seule la phase initiale.

Le commandant de la Polcant explique ensuite que le déclenchement d'une alerte enlèvement engendre toute une série d'effets pervers qu'il s'agit de prendre en compte au moment décisif. Même si l'alerte enlèvement a été déclenchée 17 fois en France, la police française effectue elle aussi ce travail d'appréciation au terme duquel elle décide parfois de ne pas déclencher l'alerte pour toute une série d'autres cas où un déclenchement aurait fait courir davantage de risque aux victimes. La large diffusion de l'avis de recherche, transformant l'auteur de l'enlèvement en « bête traquée » pourrait, par exemple, dans certaines situations, le pousser vers une issue tragique. Aussi, il ne faut pas imaginer que l'alerte enlèvement aurait forcément permis d'avoir une issue différente pour l'affaire de

l'enlèvement des jumelles de St-Sulpice. Le commandant de la Polcant ajoute qu'il n'existe pas, pour l'heure, d'alerte internationale. Cette limitation a précisément une importance capitale dans la tournure des événements dans l'affaire des jumelles de St-Sulpice.

Présentation des premiers éléments de l'enquête

En préambule, le chef de la police de sûreté explique qu'il faut faire une distinction entre les premières mesures prises par la gendarmerie à l'annonce d'une disparition et l'enquête judiciaire qui en découle. Il évoque le « schéma d'enquête » (affiché au mur de la salle) qui représente l'information que la police a pu recueillir après plusieurs semaines. L'analyste de la police cantonale présente ensuite le schéma d'enquête qui permet de saisir les mesures prises par la police en réaction aux informations récoltées à un moment donné.

L'enquête commence, en ce qui concerne la disparition des jumelles, avec la déposition de la maman. Or, à ce moment, les seules informations que la police possède sont celles que communique la mère. La première mesure consiste déjà à diriger la mère vers le bon service. Toute une série de contrôles préliminaires ont lieu, de nombreux éléments sont recueillis dans les premiers instants. Il faut, par exemple, vérifier si un accident peut expliquer une disparition, et ceci, pas forcément dans le cadre d'un comportement criminel.

La première information dite relevante de l'enquête apparaît lorsque la police et la mère des jumelles se rendent au domicile du père et y trouvent un testament rédigé par le père des jumelles (à 2h30 du matin, 3h après l'arrivée à l'hôtel de police). Très vite la police essaie alors de localiser le téléphone du père dans le cadre d'une « recherche de nécessité », mais elle se rend très vite compte que celui-ci est éteint. Sera alors contacté l'opérateur pour obtenir la localisation de la dernière connexion du téléphone du père des jumelles (« recherche d'urgence », sous couvert de la loi fédérale sur la surveillance des télécommunications par poste et télécommunication). A 3h30 du matin, l'information fournie par l'opérateur indique que le téléphone du père a été localisé pour la dernière fois près de la douane de Bardonnex avec une orientation du faisceau plutôt en direction de la France. A partir de là, les contrôles et mesures se multiplient mais la police récolte de moins en moins de nouvelles informations. L'ensemble des mesures possibles relatives aux informations disponibles ont été à ce moment réalisées. Deux jours plus tard (mercredi), une nouvelle information concerne les retraits effectués par le père des filles près de Marseille. Puis, (jeudi soir) on apprendra de la mère des jumelles qu'elle a reçu une carte postale au contenu inquiétant. Quelques heures plus tard, le père se jettera sous le train.

L'analyste criminel remarque que la réflexion *a posteriori* permet certes d'y voir plus clair mais comporte un biais, à savoir que la quantité d'informations connues aujourd'hui est bien plus importante qu'au moment des événements.

Le chef de la police de sûreté rappelle que, agissant hors enquête pénale, la police n'avait pas accès à toutes les informations dans les premiers jours. La demande de renseignements pour la téléphonie, par exemple, a requis l'accord de la famille, mais plus encore, aucune information bancaire n'aurait pu être obtenue par la police. En l'occurrence, c'est grâce au fait que le compte utilisé pour le retrait à Marseille était commun aux deux époux que la mère a pu informer la police de ce fait.

Le commissaire de police, détaille les mesures opérationnelles des patrouilles de police prises immédiatement après l'annonce de la disparition par la mère.

Il précise que la décision de se renseigner sur la localisation du dernier appel du père des fillettes émanait de l'officier de la police cantonale. Il s'agit d'une mesure proactive courante dans les processus de la Polcant. Il explique ensuite que la gendarmerie et la police municipale ont œuvré toute la nuit à la recherche des jumelles et de leur père. Les ports de la région (le père était amateur éclairé de voile) ont notamment été passés au peigne fin, ce qui a nécessité l'engagement d'une quarantaine de policiers. Le commissaire précise qu'un tel engagement n'est pas systématique mais faisait suite à une appréciation allant dans ce sens de la police. Des contrôles ont également été effectués durant cette nuit-là sur le lieu de travail du père, ainsi que dans un hôtel (suite à une indication obtenue sur le profil Facebook du père des jumelles).

Le commissaire souligne en outre que le père présentait un profil tout à fait équilibré, le couple n'était par ailleurs par connu des services de la police. Rien ne laissait présager un tel scénario.

Ce n'est que lors de la 2^{ème} visite au domicile du couple, en présence des chiens, que la police et la mère trouveront le testament écrit par le père. Le commissaire lit le document, un testament écrit en allemand et dans le style juridique. Cet écrit montre clairement la volonté du mari de léguer le moins possible à sa femme. Y est aussi évoqué le possible décès des enfants.

Le commissaire de police explique ensuite que le poste de commandement a été opérationnel 26 jours de suite, 24/24h (un record pour une enquête de police) avec 31 points de situations et 31 rapports de conduite. Le journal des événements comporte près de 2'200 événements. Il ajoute que la police a fait appel à des intervenants externes pour l'analyse des documents rédigés en allemand, des enquêteurs ont aussi été dépêchés en Espagne suite aux déclarations de la mère croyant avoir reconnu l'une de ses filles là-bas.

Le commandant de la PolCant avance deux éléments qui aident à la compréhension du contexte des premières heures : lors de sa déposition, la mère des jumelles explique que le père avait récemment emmené ses fillettes 3 semaines en vacances et que tout s'était déroulé normalement. Par ailleurs, dans le cas présent, le père s'était présenté le vendredi soir pour prendre en charge les deux filles dans le cadre d'un arrangement tout à fait habituel de garde partagée. D'autre part, la police a déjà la quasi-certitude que le mari ne se trouvait plus sur le territoire national au moment de la découverte du testament.

Enseignements tirés du cas

Le commandant de la PolCant fait état des mesures prises suite à cette affaire :

- Audition des personnes annonçant la disparition : depuis cette affaire, les personnes annonçant la disparition sont auditionnées et doivent répondre à un certain nombre de questions parfois assez personnelles, ceci afin de permettre une meilleure appréhension de la situation ;
- Collaboration avec les pays voisins : les services de police constatent la réticence de la police française à déclencher une alerte enlèvement si les faits se sont déroulés en Suisse. Le Centre de coordination (CCPD) à Genève permet d'accélérer un certain nombre de procédures. Celles-ci ont été affinées ;
- Accompagnement des familles : un enquêteur accompagne désormais systématiquement les familles. Il est disponible en tout temps, afin notamment de les sensibiliser aux risques de l'utilisation des réseaux sociaux et de les coacher dans la communication aux médias ;
- « vademecum judiciaire » : ce document, qui recolte les retours d'expériences faites dans des affaires judiciaires sortant de l'ordinaire, a été complété.

4. DISCUSSION GENERALE

Un député demande si, pour chaque affaire, un schéma d'enquête est systématiquement établi. Le chef de la police de sûreté explique que c'est l'enquêteur principal en charge qui détermine de son besoin, ou non, d'établir un tel schéma. Etabli par une entité spécialisée, le schéma d'enquête permet un meilleur suivi, en offrant notamment une appréhension visuelle de la temporalité.

Un député constate et demande confirmation : la police ayant rapidement eu connaissance du fait que le père n'était plus sur le territoire suisse, elle n'aurait pas pu déclencher l'alerte enlèvement. Le chef de la PolCant confirme. Il ajoute que les collègues français, dans le cas présent, n'ont pas estimé que les conditions étaient remplies pour le déclenchement de l'alerte enlèvement.

Une députée demande si la police agirait différemment aujourd'hui. Le commandant de la PolCant explique qu'il est difficile de répondre à cette question qui nécessite de prendre en compte le facteur humain, à savoir que c'est l'officier de permanence qui va, au moment d'une annonce de disparition, apprécier de telle ou telle manière la situation en fonction des informations en sa possession. Il précise qu'un enlèvement intrafamilial n'exclut pas d'office le déclenchement d'une alerte enlèvement, mais celui-ci est plus probable en cas d'enlèvement d'un enfant sur le chemin de l'école que dans celui,

relativement courant, où un parent, inconnu des services de police, ne ramène pas son enfant après un week-end, dans le contexte d'une garde partagée. Dans tous les cas, c'est à l'officier de permanence et à son équipe d'apprécier la situation sur le moment, dans les limites du cadre légal fixé, dans ce cas, par la convention sur l'alerte enlèvement en Suisse. Il ajoute que la Confédération pourrait tout à fait refuser le déclenchement d'une alerte enlèvement si les conditions énumérées dans cette convention n'étaient pas remplies.

Un député remercie pour la transparence dont fait preuve le département. La commission n'étant pas une commission d'enquête mais bien une commission parlementaire, le député demande si la Polcant estime que le cadre légal en vigueur lui permet de mener à bien et efficacement sa tâche dans le cas d'enlèvements d'enfants. La cheffe du DIS rappelle que les dispositions de l'alerte enlèvement se règlent au niveau fédéral. Dans sa réponse au postulat Recordon, le Conseil fédéral a estimé que le cadre légal était suffisant et complet. La Polcant a, de son côté, tiré des enseignements de cette affaire dramatique afin d'agir au mieux en respectant le cadre fixé par la confédération.

Un commissaire prie la postulante d'expliquer la nature de ses liens avec l'association *Missing children Switzerland* fondée par la mère des jumelles. La postulante explique ne pas avoir de lien de parenté, ni même d'amitié, avec la mère des jumelles qu'elle n'a rencontrée qu'une fois. Elle dit avoir assisté à une seule conférence de la fondation.

Un député demande des précisions sur la manière dont les avis de disparition sont relayés dans la presse à l'étranger. Le porte-parole de la Polcant explique que dans un sens comme dans l'autre, les services de police diffusent l'information auprès des agences de presse directement, sans garantie toutefois que celle-ci soit relayée par les médias concernés, qui gardent la main mise sur leurs publications.

Une députée demande si l'adhésion de la Suisse à l'UE aurait une incidence sur le fonctionnement du dispositif. Le commandant de la Polcant répond par la négative puisqu'en l'état, les pays membres n'ont pas encore réussi à mettre sur pied une « alerte enlèvement commune ».

Une commissaire se déclare satisfaite des informations fournies par les services du département. Elle constate avec satisfaction que des leçons ont pu être tirées du cas de l'enlèvement des jumelles de St-Sulpice. Une autre commissaire est elle aussi satisfaite des réponses apportées par le Conseil d'Etat. Elle juge stérile d'ouvrir à nouveau les détails de l'enquête et souhaite que seules les possibilités d'améliorations (3^{ème} demande du postulat) soit étudiées, cas échéant. Un député abonde. La majorité des commissaires pense qu'il serait judicieux de s'en tenir au fonctionnement de l'alerte enlèvement et sur les possibilités d'améliorations de ce dernier (demandes 1 et 3 du postulat). La postulante explique être prête à entrer en matière sur une prise en considération partielle si, et seulement si, le rapport de commission relate fidèlement les explications données par le département sur le déroulement de l'enquête et le fonctionnement général de l'alerte enlèvement. Elle demande formellement à ce que les notes de séances soient relues par la Polcant et à ce que le rapport ne mentionne pas de faits relatifs à la vie intime de la mère des jumelles.

La cheffe du DIS confirme qu'elle répondra volontiers aux points 1 et 3 du postulat en les combinant avec une réponse qui d'écrit l'ensemble du processus en cas d'enlèvement et les leçons que nous avons pu en tirer.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération partielle du postulat (demandes 1 et 3 du postulat)

La commission recommande au Grand Conseil de prendre partiellement en considération ce postulat par 5 voix pour et 2 abstentions et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Puidoux, le 8 juin 2016

*Le rapporteur :
(Signé) Christa Calpini*

Annexe :

- Rapport du Conseil fédéral donnant suite au postulat 14.3216 Recordon « Amélioration de l'alerte enlèvement ».



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Der Bundesrat

Rapport du Conseil fédéral donnant suite au postulat 14.3216 Recordon «Amélioration de l'alerte enlèvement»

CONDENSÉ

Le système suisse d'alerte enlèvement est une forme particulière de recherches menées auprès de la population, qui peut être déclenché relativement vite en cas d'enlèvement avéré d'un enfant âgé de moins de 18 ans. Le postulat Recordon du 20 mars 2014 (postulat 14.3216. Amélioration de l'alerte enlèvement) demande au Conseil fédéral d'examiner si le système peut être amélioré dans quatre domaines.

Le Conseil fédéral est d'avis que la première demande, celle de la création d'une base légale formelle pour le système d'alerte enlèvement, est déjà largement remplie par l'art. 211 du code de procédure pénale (CPP). Cette norme est également suffisamment précise. Dans les cas d'enlèvement justement, tant la police que les ministères publics ont besoin de marges d'appréciation suffisamment importantes en raison de la complexité des décisions à prendre et des pesées d'intérêts à effectuer. Si la Confédération souhaite appliquer les mesures de contrainte prévues par la procédure pénale dans un cas d'alerte enlèvement, ces mesures se déroulent selon la réglementation actuelle du CPP spécifique en la matière.

La deuxième demande concernant la précision et l'assouplissement des critères interprétés strictement à ce jour relatifs au déclenchement d'une alerte enlèvement a été analysée par les experts de la police de la Confédération et des cantons. Sur la base de cette analyse, le Conseil fédéral en est arrivé à la conclusion que le recours à l'alerte enlèvement pour des victimes majeures est envisageable, mais que cette option devrait être examinée plus en détail. En revanche, l'alerte enlèvement ne peut pas être mise en place pour des avis de disparition sans un soupçon concret et confirmé d'enlèvement. Si une alerte devait être déclenchée pour chaque avis de disparition, la population serait confrontée tous les jours à des messages d'alerte. Leur effet diminuerait rapidement et l'alerte enlèvement à proprement parler, dans l'un des rares cas où il en serait fait usage, n'aurait plus qu'un impact limité.

La troisième demande du postulat requiert d'examiner la possibilité d'instaurer un niveau intermédiaire d'alerte qui permette de mobiliser les forces de police sans utiliser l'entier des moyens à disposition. La police dispose aujourd'hui déjà d'instruments efficaces pour alerter les polices au niveau cantonal, régional et national: les systèmes d'alerte modernes internes aux corps de police, les recherches régionales ou nationales en lien avec une alerte, le système de recherches informatisées de police (RIPOL) et la *diffusion nationale*. Sur le plan international, les recherches peuvent être publiées immédiatement par le biais du Système d'information Schengen (SIS). De même, la police possède plusieurs moyens performants pour diffuser des avis de recherche avec rapidité et efficacité auprès de la population, sans devoir recourir à l'ensemble du dispositif d'alerte enlèvement.

La quatrième demande concerne une redéfinition des aspects financiers entre partenaires, notamment entre la Confédération et les cantons. La répartition actuelle des coûts a pleinement fait ses preuves et consiste en une réglementation judicieuse, claire et simple. Dans le cadre des exercices et des interventions, les coûts de personnel sont supportés à chaque fois par les services impliqués (Confédération, canton, partenaires à la convention). Appliquée depuis la création du système d'alerte, cette réglementation n'a jamais été remise en question ni contestée, raison pour laquelle le Conseil fédéral ne voit pas non plus de nécessité d'un changement sur ce point.

Se fondant sur les demandes formulées dans le postulat, l'analyse détaillée des critères et des processus du système d'alerte existant montre que ce système satisfait entièrement aux exigences les plus modernes sur les plans technique et opérationnel, de même qu'aux exigences légales en la matière.

TABLE DES MATIERES

1	Introduction	6
1.1	Demande du postulat Recordon	6
1.2	Procédure suivie pour l'établissement du présent rapport.....	7
2	Alerte enlèvement: conception du système et processus	7
2.1	Contexte.....	7
2.2	Le rôle de l'alerte enlèvement	7
2.3	Les partenaires à la convention	8
2.4	Conditions pour le déclenchement d'une alerte	8
2.5	Règlementation juridique et compétences pour le déclenchement d'une alerte	9
2.6	Le texte de l'alerte enlèvement.....	10
2.7	La Centrale d'engagement de fedpol comme instrument de coordination	10
2.8	Les tâches de la centrale d'appel.....	10
2.9	Le numéro de la centrale d'appel	10
2.10	Réception des renseignements et tenue du journal	11
2.11	Exploitation des renseignements et traitement des cas	11
2.12	Coopération en Suisse et avec l'étranger.....	11
2.13	Exercices et vérification du système alerte enlèvement	11
2.14	Facteur temps lors du déclenchement d'une alerte enlèvement	11
3	Difficultés et complexité de la prise de décisions	12
4	Demandes formulées dans le postulat	12
4.1	Création d'une base légale formelle réglant le système d'alerte enlèvement, par exemple dans le CPP.....	12
4.2	Précision et assouplissement des conditions de déclenchement de l'alerte enlèvement	14
4.2.1	Minorité	14
4.2.2	Mise en danger de l'intégrité physique, psychique ou sexuelle.....	15
4.2.3	Disparition de personnes.....	15
4.3	Possibilité d'instaurer un niveau intermédiaire d'alerte qui permette de mobiliser des forces de police sans utiliser l'entier des moyens à disposition	16
4.3.1	Niveau cantonal/régional.....	16
4.3.2	Niveau national	16
4.3.3	Niveau international	17
4.3.4	Niveau du grand public.....	18
4.4	Redéfinition des aspects financiers entre partenaires, notamment entre Confédération et cantons	18
5	Conclusion	18

LISTE DES ABREVIATIONS

ACPJS	Association des chefs de police judiciaire suisses
<i>al.</i>	<i>alinéa</i>
<i>art.</i>	<i>article</i>
CCDJP	<i>Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police</i>
CCPCS	<i>Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse</i>
CCPD	Centre de coopération policière et douanière (Chiasso et Genève)
<i>CE fedpol</i>	<i>Centrale d'engagement de l'Office fédéral de la police</i>
CENAL	Centrale nationale d'alarme
<i>Cgfr</i>	<i>Corps des gardes-frontière</i>
ch. marg.	<i>chiffre marginal</i>
<i>ch.</i>	<i>chiffre</i>
CP	<i>code pénal (RS 311.0)</i>
CPP	<i>code de procédure pénale (RS 312.0)</i>
CR	Commentaire romand: code de procédure pénale suisse (2011)
<i>Cst.</i>	<i>Constitution fédérale</i>
<i>DFJP</i>	<i>Département fédéral de justice et police</i>
<i>éd.</i>	<i>édition</i>
<i>fedpol</i>	<i>Office fédéral de la police</i>
<i>let.</i>	<i>lettre</i>
p.	page(s)
<i>PES</i>	<i>Présentation électronique de la situation</i>
RIPOL	Recherches informatisées de police
RS	recueil systématique du droit fédéral
RTPS	Règlement des transmissions des polices suisses
SIRENE	Supplementary Information Request at the National Entry
SIS	Système d'information Schengen
SPC	Statistique policière de la criminalité
ss	<i>et suivante(s)</i>

BIBLIOGRAPHIE

Convention relative au système d'alerte enlèvement de novembre 2009 conclue entre la CCDJP et les partenaires à la convention

Equipe de projet Alerte enlèvement (octobre 2011): Rapport descriptif système d'alerte enlèvement

Donatsch Andreas, Hansjakob Thomas, Lieber Viktor (éditeurs) (2014): *Commentaire du code de procédure pénale*. 2^e éd., Zurich: Schulthess

Eggel Christoph et Perler Michael (2009): Alarmsystem Kindsentführungen Schweiz: Bestandesaufnahme und Versuch eines Vergleichs mit dem Ausland (en allemand uniquement), dans: *Kriminalistik* 05/2009, p. 302 à 305

Kuhn André, Jeanneret Yvan (éditeurs) (2011): *Commentaire romand: code de procédure pénale suisse*. Bâle: Helbing & Lichtenhahn

Niggli Marcel Alexander, Heer Marianne, Wiprächtiger Hans (éditeurs) (2013): *Commentaire bâlois du code pénal*. 3^e éd., Bâle: Helbing & Lichtenhahn

Niggli Marcel Alexander, Wiprächtiger Hans (éditeurs) (2014): *Commentaire bâlois du code de procédure pénale*. 2^e éd., Bâle: Helbing & Lichtenhahn

Scherer Benedikt (novembre 2009): *Projet partiel "Déclenchement de l'alerte et gestion des communications"*

Scherer Benedikt (2011): Alarmsystem Kindsentführung, Erfahrungen aus der operativen Umsetzung (en allemand uniquement), dans: *Kriminalistik* 06/2011, p. 413 à 417

Scherer Benedikt (août 2011): Bedarfsanalyse und Herleitung von Musterunterlagen als Mittel zur Qualitätssicherung bei der Öffentlichkeitsfahndung im Fall einer Kindesentführung, Diplomarbeit für die eidgenössische höhere Fachprüfung Polizist/Polizistin [*Analyse des besoins et utilisation de modèles de texte comme outil d'assurance qualité des alertes en cas d'enlèvement d'enfant, travail de diplôme réalisé dans le cadre de l'examen professionnel supérieur de policier/policière*]

Tschannen Pierre, Zimmerli Ulrich, Müller Markus (éditeurs) (2014): *Allgemeines Verwaltungsrecht*, 4^e éd., Berne (en allemand uniquement)

1 Introduction

Le système suisse d'alerte enlèvement, qui existe depuis le 1^{er} janvier 2010, permet de déclencher rapidement une recherche auprès de la population en cas d'enlèvement avéré d'un enfant âgé de moins de 18 ans. Il est régulièrement vérifié et amélioré en permanence. Son exploitation, sa structure et son organisation sont réglées avec précision dans les concepts cités dans la présente bibliographie, ainsi que dans une convention conclue avec des partenaires. L'alerte enlèvement n'a jamais été déclenchée à ce jour.

Le présent rapport du Conseil fédéral fait suite au postulat Recordon du 20 mars 2014 (14.3216. Amélioration de l'alerte enlèvement).

1.1 Demande du postulat Recordon

Le Conseil fédéral est invité à étudier le système actuel au regard des points suivants et à l'améliorer si nécessaire:

1. une base légale formelle réglant la matière, par exemple dans le code de procédure pénale;
2. une précision et un assouplissement des conditions de déclenchement de l'alerte enlèvement;
3. la possibilité d'instaurer un niveau intermédiaire d'alerte qui permette de mobiliser les forces de police sans utiliser l'entier des moyens à disposition;
4. une redéfinition des aspects financiers entre partenaires, notamment entre Confédération et cantons.

Développement du postulat:

Depuis 2010, la Suisse a mis en place un dispositif d'information et d'appel au public en cas d'enlèvement d'enfant, appelé plus communément "alerte enlèvement". Ce plan d'action, entériné dans une convention liant la Conférence des directeurs des départements cantonaux de justice et police, le département fédéral compétent (DFJP) et les différents partenaires associés à la démarche, permet aux forces de police de demander la collaboration de la population lorsque le facteur temps est décisif pour retrouver un enfant victime d'un rapt. Jusqu'à présent, ce processus n'a été déclenché pour aucune situation réelle, encore qu'il eût sans doute pu l'être avec pertinence dans un cas dramatique au moins. En tout état de cause, il convient de réfléchir à diverses améliorations à la lumière d'une étude récente.

D'abord, le système actuel ne repose pas sur une base légale formelle. C'est insatisfaisant eu égard à ce principe, fondamental en droit pénal. Certes l'alerte enlèvement demeure fondamentalement une tâche de police préventive, du moins tant qu'il n'y a pas d'élément permettant l'ouverture d'une instruction pénale; cependant, même dans un tel cadre, la Confédération doit pouvoir, si nécessaire, prendre des mesures qui soient coercitives. Fixer les compétences respectives serait d'ailleurs bienvenu pour éviter doublons et lacunes, de même que ce doit fournir l'occasion de mieux définir la répartition des coûts.

Mais, surtout, les critères posés par la convention précitée sont trop peu clairs et trop limitatifs et il s'agit de les préciser, pour faciliter le travail des forces de police, en particulier les conditions de déclenchement de l'alerte et la création d'un niveau intermédiaire d'alerte qui permette de mobiliser les forces de police sans utiliser l'entier des moyens à disposition, lorsque un moindre déploiement est suffisant.

Le Conseil fédéral a proposé de rejeter le postulat le 14 mai 2014. Il a cependant été adopté par le Conseil des Etats le 12 juin 2014 par 22 voix contre 9.

1.2 Procédure suivie pour l'établissement du présent rapport

L'Office fédéral de la police (fedpol), chargé d'élaborer le présent rapport, a fait appel à des experts de fedpol, de l'Office fédéral de la justice et des autorités policières des cantons, notamment l'Association des chefs de police judiciaire suisses (ACPJS), la Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS) et la Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP). Le groupe de travail *Alerte enlèvement* joue également un rôle central dans ce contexte. L'ACPJS a institué ce groupe de travail permanent peu après la mise en place du système afin de l'évaluer en permanence et de l'optimiser là où cela est nécessaire. Ce groupe de travail est composé de policiers experts en la matière issus de la Confédération et des polices cantonales d'Argovie, de Schaffhouse (présidence), du Tessin, de Vaud, du Valais et de Zurich.

2 Alerte enlèvement: conception du système et processus

2.1 Contexte

Depuis plusieurs années, la question de la création d'une alerte enlèvement lors d'enlèvements d'enfants était régulièrement soulevée dans les médias et dans les milieux politiques suisses et faisait l'objet de controverses. Le débat à ce sujet s'est intensifié en été 2007 suite à l'enlèvement d'une petite fille dans le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures, qui a débouché, en automne 2007, sur une demande concrète d'évaluation de l'opportunité de mettre en place un système d'alerte. La CCDJP a chargé un groupe de travail spécialement créé à ce sujet de procéder à un tel examen et diverses variantes ont été passées à la loupe. Des comparaisons ont été établies avec des systèmes déjà existants à l'étranger¹. Le système français *Alerte enlèvement* paraissait être le plus approprié par rapport au contexte suisse: d'une part les critères de déclenchement sont définis de manière très restrictive et, d'autre part, il s'agit d'un système purement étatique contrôlé par les autorités policières et judiciaires du pays. Sur la base du rapport élaboré par le groupe de travail, la CCDJP et le Département fédéral de justice et police (DFJP) ont décidé, en 2009, de créer une organisation de projet en vue de mettre en place un système national d'alerte enlèvement devant être opérationnel au 1^{er} janvier 2010. Pour ce faire, l'équipe de projet a dû élaborer une convention entre la CCDJP et les partenaires potentiels. A l'automne 2009, le groupe de travail a chargé fedpol de vérifier les moyens de mise en œuvre opérationnelle, notamment la faisabilité de la coordination entre les polices cantonales et les partenaires à la convention. Un concept a ainsi vu le jour, qui, avec le rapport relatif au concept, sert désormais de base à la collaboration opérationnelle et technique entre les 26 polices cantonales, fedpol et les partenaires à la convention. L'organisation de projet a entre-temps été intégrée dans le *groupe de travail permanent Alerte enlèvement*, qui est actuellement dirigé par le chef de la police judiciaire de Schaffhouse.

2.2 Le rôle de l'alerte enlèvement

Lors d'un enlèvement, et à plus forte raison celui d'un enfant, toutes les personnes impliquées sont confrontées à des défis extrêmes. La priorité absolue est de libérer l'enfant rapidement sans qu'il soit blessé. Dans de tels cas, la police travaille avec des enquêteurs chevronnés et les moyens techniques les plus modernes. La coopération internationale et intercantonale est garantie. Tous les moyens à disposition sont utilisés pour retrouver l'enfant kidnappé, y compris les recherches menées

¹ Eggele Christoph et Perler Michael (2009): Alarmsystem Kindsentführungen Schweiz: Bestandesaufnahme und Versuch eines Vergleichs mit dem Ausland (en allemand uniquement), dans: Kriminalistik 05/2009, p. 302 à 305

auprès de la population.

L'implication des médias, et donc de la population, dans les recherches policières² est mise en place en conscience de cause. Pour que l'implication de la population dans les recherches soit efficace, les informations doivent être diffusées rapidement et couvrir tout le pays. Un simple communiqué de presse ne suffit pas dans un tel cas. Le système d'alerte enlèvement actuel répond à ces besoins dans la mesure où un très grand nombre de personnes reçoit un avis en quelques heures. Le facteur temps est en effet décisif en cas d'alerte; toutes les étapes doivent être menées dans les plus brefs délais, ce qui n'est possible que si la préparation préalable est optimale. Les mesures et les processus à mettre en œuvre en cas d'enlèvement existent sous forme de listes de contrôle et d'ordres de service au niveau de la Confédération et des cantons et les partenaires en ont aussi connaissance. La tâche la plus difficile et la plus exigeante revient à la police cantonale en charge du cas. Une question délicate est par exemple celle de décider de déclencher l'alerte enlèvement plutôt que d'entreprendre d'autres types d'enquêtes et de recherches qui pourraient certainement aussi apporter des résultats positifs. Un autre point délicat est de peser le pour et le contre entre les perspectives de réussite suite au déclenchement d'une alerte d'une part et, d'autre part, le risque d'une réaction impulsive du ravisseur ou de la population, qui pourrait porter préjudice à la victime (cf. ch. 3). L'évaluation de la situation et des intérêts en jeu doit être menée dans l'urgence et requiert de toutes les personnes impliquées des compétences professionnelles et une expérience policière avérées³.

2.3 Les partenaires à la convention

Une convention a été conclue avec divers partenaires afin que les messages d'alerte puissent être diffusés selon trois critères: rapidité, large échelle, efficacité. La convention précise la procédure à suivre dans un cas concret. Ainsi, la publication doit être effectuée dans les délais les plus brefs, aucun coût ne doit être facturé et aucune liberté rédactionnelle n'est permise. Le message d'alerte doit être diffusé pendant trois heures, durée qui peut être prolongée de deux heures supplémentaires au maximum. Si l'enfant est retrouvé avant la fin de ce délai, la diffusion est immédiatement interrompue. Les partenaires suivants ont signé la convention à ce jour et font donc partie du système opérationnel:

- Société suisse de radiodiffusion et télévision (SSR)
- Chemins de fer fédéraux (CFF)
- Office fédéral des routes (OFROU)
- sociétés exploitant les aéroports de Zurich, Genève, Mulhouse, Berne-Belp et Lugano-Agno
- Agence télégraphique suisse (ATS)
- Keystone
- les opérateurs de téléphonie mobile Swisscom, Salt (anciennement Orange) et Sunrise
- NeoAdvertising
- Livesystems

2.4 Conditions pour le déclenchement d'une alerte

La poursuite pénale et l'administration de la justice pénale incombent en priorité aux cantons (cf. ch.

² S'agissant de la notion de recherches, cf. Rüegger/Scherer, dans: Commentaire bâlois du CPP, art. 210, ch. marg. 1

³ Cf. Scherer Benedikt (2011): Alarmsystem Kindsentführung, Erfahrungen aus der operativen Umsetzung (en allemand uniquement), dans: Kriminalistik 06/2011, p. 413 à 417

2.5), et ce n'est qu'à titre exceptionnel que la Confédération est compétente en la matière. Une telle exception n'est possible que lorsqu'une disposition du droit fédéral la prévoit expressément (art. 22 CPP). La compétence de la Confédération peut être invoquée d'une part lorsque les infractions sont dirigées contre les intérêts de la Confédération ou qu'elles présentent des aspects de nature politique (l'art. 23 CPP contient une liste des infractions concernées qui comprend notamment la prise d'otage selon l'art. 185 CP destinée à contraindre des autorités fédérales ou étrangères). D'autre part, la juridiction fédérale s'applique sous réserve de certaines conditions lorsque les infractions relèvent du crime organisé, du financement du terrorisme, de la criminalité économique ou du blanchiment d'argent (art. 24 CPP).

En cas d'enlèvements d'enfants, la poursuite pénale relève de la compétence des cantons. Le canton concerné est donc aussi responsable du déclenchement de l'alerte, qui est soumise à des conditions restrictives. Le ch. 4 de la convention mentionne les conditions suivantes pour qu'une alerte soit déclenchée:

Le système d'alerte enlèvement ne peut être déclenché que si les conditions suivantes sont toutes réunies:

- *il s'agit de l'enlèvement avéré d'une personne mineure ou il existe un soupçon fondé qui le laisse penser;*
- *il y a lieu de penser que la victime est sérieusement menacée dans son intégrité physique, psychique ou sexuelle;*
- *il existe suffisamment d'éléments d'information sûrs dont la diffusion peut permettre de localiser la victime ou son ravisseur;*
- *chaque fois que cela est possible, l'accord d'au moins un des détenteurs de l'autorité parentale ou, le cas échéant, de l'autorité de tutelle doit être obtenu préalablement au déclenchement de l'alerte.*

Dans un cas concret, la police cantonale et le ministère public compétents vérifient immédiatement si ces conditions sont réunies afin, le cas échéant, d'utiliser au mieux les avantages que présente une diffusion rapide des informations. Avant de déclencher une alerte, la police doit toujours mener des enquêtes approfondies (travail sur les lieux, sauvegarde des traces, auditions de témoins et de proches, exploitation des moyens techniques de surveillance, etc.) et, après avoir pesé le pour et le contre en termes de risques et d'intérêts, décider si une alerte doit être déclenchée au cas par cas. Un déclenchement automatique n'est pas prévu et pourrait même s'avérer contre-productif (cf. ch. 3 et **Error! Reference source not found.**). Il ne faut par exemple pas déclencher une alerte lorsque des éléments laissent penser qu'elle pourrait provoquer chez l'auteur de l'enlèvement une réaction non souhaitée, augmenter encore le danger pour l'enfant ou entraver l'action de la police du fait d'un écho médiatique important (cf. ch. 3).

2.5 Règlementation juridique et compétences pour le déclenchement d'une alerte

En vertu des art. 74, al. 1, let. a, et 211 CPP, ainsi que des dispositions pertinentes des lois cantonales sur la police, les autorités de poursuite pénale peuvent appeler la population à participer à l'élucidation d'infractions. Un officier de police est en règle générale responsable du déclenchement de l'alerte, d'entente avec un autre service spécialisé. Pour des questions de procédure pénale et de police de sécurité, le déclenchement de l'alerte enlèvement a toujours lieu d'un commun accord entre la police cantonale et le ministère public. Les enlèvements sont des infractions poursuivies d'office. Malgré de légères différences dues au système fédéraliste, les processus sont globalement les mêmes dans toute la Suisse.

2.6 Le texte de l'alerte enlèvement

Le texte de l'alerte diffusée à la population dans le cadre de l'alerte enlèvement est rédigé par la police cantonale compétente. Ce texte doit être court et précis et comprendre tous les éléments importants pour que la recherche aboutisse. Il ne doit en outre pas contrecarrer les mesures de tactique policière. Le texte doit idéalement répondre à plusieurs critères et être établi rapidement. Les polices cantonales disposent d'un modèle de texte rédigé par des spécialistes du *groupe de travail Alerte enlèvement*.

2.7 La Centrale d'engagement de fedpol comme instrument de coordination

Dès que la décision de déclencher l'alerte enlèvement a été prise, la Centrale d'engagement de fedpol (CE fedpol) prend en charge les tâches de coordination en relation avec le cas. La police cantonale lui transmet le texte de l'alerte, une photo de la victime et les autres éléments relatifs au cas, notamment le signalement des victimes et des auteurs de l'enlèvement. La CE fedpol traduit le texte de l'alerte devant être transmis aux partenaires à la convention en allemand, français, italien et anglais. fedpol met aussi immédiatement en place une centrale d'appel qui réceptionne les toutes premières informations transmises par la population. Une fois le texte de l'alerte traduit et la centrale d'appel mise en place, le texte de l'alerte et la photo de la victime sont envoyés par courriel aux partenaires à la convention, qui les diffusent le plus rapidement possible au grand public dans tout le pays via leurs canaux de communication habituels. La CE fedpol transmet en outre le texte de la recherche à des autorités de poursuite pénale à l'étranger.

2.8 Les tâches de la centrale d'appel

Le but de l'alerte enlèvement comme moyen de recherches auprès de la population est d'obtenir le plus tôt possible des renseignements pertinents de la population en vue de déterminer l'endroit où se trouvent la victime et éventuellement l'auteur de l'enlèvement. En principe, c'est la police cantonale en charge du cas qui est responsable de la réception et de l'exploitation des renseignements. Or dans les premières heures suivant un enlèvement, les polices cantonales, qui doivent mener les premières enquêtes qui requièrent beaucoup de temps, ne sont pas en mesure de mettre en place et de faire fonctionner encore en plus une centrale d'appel pour la réception des renseignements. La convention précise donc que dans un premier temps, les renseignements doivent être réceptionnés par une centrale d'appel rapidement opérationnelle spécialement créée à cet effet à fedpol. Sur le plan organisationnel, le but est cependant que la réception, le traitement et l'exploitation des renseignements soient rapidement réunis au sein de la police cantonale responsable du cas, afin de garantir au mieux l'efficacité. Cela dit, les tâches de la centrale d'appel ne sont transférées au canton que lorsque les structures nécessaires à son fonctionnement sont opérationnelles, ce qui prend des heures, voire des jours.

2.9 Le numéro de la centrale d'appel

La centrale d'appel alerte enlèvement est atteignable au numéro gratuit fixe qui est diffusé en cas d'alerte. Le numéro d'appel spécifique valable dans toute l'Europe (116 000) en cas de disparition ou d'enlèvement est transféré, en Suisse, vers la centrale d'appel alerte enlèvement. Dans un cas concret, seul le numéro de la centrale d'appel de l'alerte enlèvement est diffusé afin de séparer les cas d'alerte enlèvement de ceux concernant des disparitions, pour lesquels ce numéro n'est explicitement pas prévu.

2.10 Réception des renseignements et tenue du journal

En raison du système fédéral de police, il n'existe pas en Suisse de solution informatique commune garantissant une communication simultanée entre les polices cantonales. Chaque corps de police travaille en général avec son propre système et logiciel. La Présentation électronique de la situation (PES) a permis de résoudre ce problème. Il s'agit d'un système exploité et utilisé par la Centrale nationale d'alarme (CENAL), mais qui représente un outil aussi utile pour la police. La PES est un site web crypté disponible uniquement avec des codes d'accès. Elle contient une tenue de journal qui peut aussi être utilisée pour l'alerte enlèvement. Les renseignements obtenus de la centrale d'appel sont saisis dans la PES et sont ensuite mis directement à la disposition des autorités concernées.

2.11 Exploitation des renseignements et traitement des cas

La responsabilité de l'enquête incombe toujours à la police cantonale qui a déclenché l'alerte. C'est elle qui décide des mesures techniques, tactiques, opérationnelles et de recherches à prendre. Elle dirige le traitement du cas. Les renseignements sont donc toujours exploités et analysés par la police cantonale compétente.

2.12 Coopération en Suisse et avec l'étranger

En cas d'enlèvement en Suisse, tous les corps de police et le Corps des gardes-frontière (Cgfr) sont immédiatement informés au niveau national et la recherche est lancée dans le RIPOL. Pour la coopération internationale, ce sont les canaux du SIS ainsi que ceux d'Interpol et d'Europol qui sont utilisés. L'implication immédiate des partenaires étrangers est essentielle car les auteurs de l'enlèvement sont susceptibles de quitter très rapidement le pays.

2.13 Exercices et vérification du système alerte enlèvement

La convention précise que tous les partenaires de l'alerte enlèvement doivent prendre part à des exercices réguliers. Ces exercices sont conçus de sorte à ce que l'ensemble du système puisse être évalué dans tous ses détails de la façon la plus réaliste possible. Tous les partenaires impliqués se sont engagés à participer à deux exercices complets par an. fedpol est chargé de les planifier et de les organiser, en étroite collaboration avec la police cantonale responsable de l'exercice. Jusqu'à fin 2014, douze exercices ont été menés avec les polices cantonales et tous les partenaires à la convention. Chaque exercice est soumis à une analyse approfondie. Le rapport final qui est ensuite établi sert de base à l'amélioration des processus.

2.14 Facteur temps lors du déclenchement d'une alerte enlèvement

Dans l'idéal, un avis est diffusé seulement quelques heures après un enlèvement. Lors des divers exercices, le temps de diffusion moyen des avis se situait entre 2,5 et 3 heures après que la police a été informée de l'enlèvement. Dans un cas réel, cela peut prendre plus de temps. Avant la diffusion de l'alerte, les faits doivent être établis le plus clairement possible et les éléments importants pour le texte de l'alerte (signalements, véhicules, exploitation des photos des caméras, etc.) doivent être rassemblés. Ces recherches et évaluations techniques prennent du temps mais sont essentielles pour la suite. En effet, si un avis incorrect, faux ou flou était diffusé, cela sèmerait le trouble auprès de la population et desservirait le but premier de la diffusion, à savoir la localisation de l'enfant sain et sauf. Ces étapes de travail de la police et ces facteurs de temps se recoupent avec les expériences

faites à l'étranger.

3 Difficultés et complexité de la prise de décisions

Le système est composé d'une partie technique et d'une partie opérationnelle et tactique. Dès que la décision de diffuser une alerte est prise, des processus bien rôdés entrent en jeu. En revanche, il est difficile pour la police et le ministère public de décider *si* l'alerte doit être déclenchée (sur la base des éléments réunis). Il faut peser le pour et le contre et prendre en fin de compte rapidement et sous une forte pression la décision qui sera la meilleure pour l'enfant. Même si la décision du déclenchement de l'alerte revient à des personnes compétentes et expérimentées formées spécialement à cet effet, un certain degré d'incertitude demeure toujours. La réaction de l'auteur de l'enlèvement n'est notamment pas prévisible à 100 %. En effet, il ne faut pas perdre de vue que l'implication du public – surtout lorsque l'implication est aussi importante qu'en cas de déclenchement de l'alerte enlèvement – change considérablement la donne pour l'auteur de l'enlèvement. Les recherches actives et intenses peuvent le mettre sous une pression tant temporelle que psychique, lui faire prendre des décisions précipitées, voire l'inciter à ne pas remettre à plus tard la mise à exécution d'un éventuel plan. Par exemple, il ne faut pas déclencher une alerte lorsque des éléments laissent penser que les recherches publiques pourraient provoquer chez l'auteur de l'enlèvement une réaction non souhaitée (résignation, panique, choc, réaction démesurée) qui augmenterait encore le danger pesant sur la victime. Il n'est pas non plus exclu que le déclenchement de l'alerte enlèvement apporte à l'auteur l'attention et l'écho du public et des médias qu'il espérait et attendait. Là encore, le danger pour la victime ne serait que renforcé et pourrait même inciter l'auteur à commettre un acte de violence. En outre, il convient d'éviter toute manifestation précipitée ou erronée du public, comme des réactions ou des actes arbitraires. Enfin, il ne faut pas oublier que le grand intérêt médiatique en cas d'enlèvements d'enfants peut parfois entraver le travail de la police.

Eu égard à ces incertitudes et à la complexité de la prise de décision, les autorités de poursuite pénale mettent prioritairement en œuvre tous les moyens pouvant produire les effets escomptés avant de déclencher une alerte en dernier recours. Si des informations concernant l'auteur de l'enlèvement permettent par exemple de le localiser grâce à des moyens techniques, l'alerte enlèvement serait contre-productive et pourrait même accroître le danger pesant sur la victime.

4 Demandes formulées dans le postulat

Les demandes formulées dans le postulat visent à améliorer le système. Les différents points ont été examinés très soigneusement, étant donné que toutes les personnes impliquées, en particulier les utilisateurs du système, ont tout intérêt à ce que l'alerte enlèvement soit gérée de manière optimale et constitue un instrument efficace en cas d'enlèvement d'enfant.

4.1 Création d'une base légale formelle réglant le système d'alerte enlèvement, par exemple dans le CPP

Demande du postulant:

Il faut étudier la création d'une base légale formelle réglant le système d'alerte enlèvement, par exemple dans le CPP

Le déclenchement de recherches auprès de la population dans le cadre de l'alerte enlèvement requiert une base légale formelle, ne serait-ce que parce que les recherches peuvent porter atteinte

aux droits fondamentaux (art. 36, al. 1, Cst.)⁴. La base légale de l'alerte enlèvement se trouve à l'art. 211, al. 1, CPP. Suivant cet article, le public peut être appelé à participer aux recherches. Il ne doit toutefois pas s'agir nécessairement de la recherche de suspects. Cette recherche peut également concerner les victimes – notamment dans des cas d'enlèvement⁵. L'alerte enlèvement représente une forme particulière et concentrée de recherches menées auprès de la population⁶. La réglementation de l'art. 211 est complétée par l'art. 74 CPP qui édicte des principes généraux en relation avec l'information du public⁷. Il faut surtout prendre en compte l'intérêt personnel des victimes et des auteurs, de même que la présomption d'innocence. Il faut également considérer les principes généraux figurant à l'art. 3 CPP.

La disposition contenue à l'art. 211, al. 1, CPP est suffisamment précise pour servir de base à l'alerte enlèvement. Si le déclenchement de l'alerte enlèvement était lié, sur le plan légal, à des conditions restreintes ou détaillées ou si une procédure automatique était prévue, la marge d'appréciation des autorités de poursuite pénale pourrait s'en trouver diminuée de façon inappropriée. La décision de déclencher une alerte enlèvement est toujours une décision à prendre au cas par cas, elle exige de nombreuses clarifications et doit parvenir à concilier de multiples intérêts⁸. Il s'agit avant tout d'éviter de provoquer des réactions précipitées chez l'auteur de l'acte ou le public afin de ne pas mettre la victime en danger. A tout moment, il faut garder intactes les chances d'arrêter l'auteur de l'acte et éviter à court terme une mise en danger de la victime (cf. ch. **Error! Reference source not found.** du présent document). Le caractère unique du cas, la difficulté à prévoir les conséquences des décisions de même que la complexité des faits à juger et des pesées d'intérêts à effectuer peuvent justifier, selon la doctrine et la jurisprudence, une réglementation légale ouverte⁹. De cette façon, les autorités sont assurées de disposer de la marge de manœuvre nécessaire pour trouver une solution adéquate, ce que garantit la réglementation actuelle contenue à l'art. 211, al. 1, CPP.

En même temps, une convention-cadre¹⁰ offre la possibilité de créer des obligations, de conférer des droits et d'attribuer des compétences. Dans le cas présent, il s'agit d'une convention administrative à caractère législatif régissant tous les critères de déclenchement d'une alerte, réglementant de manière contraignante la répartition des compétences entre les différentes autorités et contenant des dispositions relatives à la répartition des coûts. Cette convention expose adéquatement les besoins des autorités de police et de poursuite pénale dans le but qu'une situation d'enlèvement connaisse une issue favorable le plus rapidement possible. Elle prend simultanément en compte les intérêts des partenaires de la convention, qui doivent connaître exactement, dans le cadre de leur engagement volontaire¹¹, le moment et les conditions auxquels ils peuvent être mis à contribution. La convention constitue donc une solution acceptable et optimale à l'égard de tous les partenaires impliqués. Pour que l'alerte enlèvement soit appliquée avec succès dans la pratique, il n'est pas nécessaire non plus d'assouplir les aspects développés dans le cadre de la convention concernant le déclenchement de l'alerte. Il reste tout de même à discuter la question de savoir si l'alerte enlèvement doit être élargie aux personnes adultes (cf. ch. **Error! Reference source not found.**). Dans le domaine de l'alerte enlèvement, il n'existe pas non plus de doublons ou de points à éclaircir en rapport avec la répartition

4 Weder, dans: Commentaire du CPP, art. 211 CPP, ch. marg. 3 ss

5 Rügger, dans: Commentaire bâlois du CpP, art. 211, ch. marg. 1 et 18

6 Weder, dans: Commentaire du CpP, art. 211 CPP, ch. marg. 17, aussi Rügger, dans: Commentaire bâlois du CpP, art. 211, ch. marg. 20

7 Cf. aussi Rügger, dans: Commentaire bâlois du CpP, art. 211, ch. marg. 1

8 Cf. aussi Rügger, dans: Commentaire bâlois du CpP, art. 211, ch. marg. 20b

9 Cf. ATF 138 IV 13 consid. 4.1 p. 20; ATF 132 I 49 consid. 6.2 p. 58; Tschannen, Zimmerli, Müller (2014), § 19, ch. marg. 20

10 BUCHER EUGEN, *CO Dispositions générales*, 2e éd., Zurich 1988, p. 98; OFJ, Guide de législation, ch. marg. 393

11 Le CPP n'oblige pas les médias à diffuser les communications des autorités, cf. Robert-Nicoud, dans: Commentaire romand du CPP, art. 211 CPP, ch. marg. 2. En revanche, la SSR est tenue de diffuser les communiqués urgents de la police en vertu de la loi fédérale sur la radio et la télévision, LRTV (cf. art. 8, al. 1, let. a, LRTV).

des coûts, qui rendraient éventuellement nécessaire une intervention sur le plan législatif (cf. ch. **Error! Reference source not found.**).

Il existe donc, pour l'alerte enlèvement, une base légale formelle suffisamment définie à l'art. 211, al. 1, CPP. Si la Confédération souhaite appliquer les mesures de contrainte prévues par la procédure pénale lors d'une alerte enlèvement, ces mesures se déroulent selon la réglementation actuelle du CPP spécifique en la matière. Une adaptation de l'art. 211, al. 1, CPP ne se justifie donc pas non plus de ce point de vue.

4.2 Précision et assouplissement des conditions de déclenchement de l'alerte enlèvement

Demande du postulant:

Il faut étudier s'il est nécessaire de préciser et d'assouplir les conditions de déclenchement de l'alerte enlèvement.

Les critères déjà formulés à ce jour et les conditions actuelles ont été mûrement réfléchis et sont formulés précisément.

4.2.1 Minorité

Texte de la convention:

Il s'agit de l'enlèvement avéré d'une personne mineure ou il existe un soupçon fondé qui le laisse penser.

Sont considérées comme mineures les personnes qui n'ont pas encore atteint l'âge de 18 ans. Lors de l'introduction de l'alerte enlèvement, il a été admis, par souci d'harmonisation avec les systèmes d'alerte existant déjà à l'étranger, que la personne enlevée devait être mineure. Le concept de protection qui est à l'origine de l'alerte enlèvement est axé sur les membres de la société ayant besoin d'une protection particulière, à savoir les enfants et les jeunes (cf. art. 11 Cst.). Pour cette raison, la notion d'alerte en cas d'enlèvement d'enfants, qui tient compte plus précisément des circonstances réelles, est aussi utilisée couramment.

En limitant les cas d'alerte aux victimes mineures, on peut également réduire le nombre d'alertes potentielles, ce qui devrait permettre de lutter contre une éventuelle indifférence de la population vis-à-vis d'alertes trop nombreuses. Il faut également prendre en considération le fait que les partenaires de la convention supportent, en cas de déclenchement d'une alerte, des charges personnelles et surtout financières très importantes qu'ils assument eux-mêmes.

Dans l'optique d'un concept de protection général, il serait certainement envisageable d'élargir le déclenchement de l'alerte aux victimes adultes. Le fait que, sur la base des expériences réalisées jusqu'ici, aucune alerte n'ait dû être déclenchée en raison de l'enlèvement de mineurs autorise à conclure, du point de vue de la pratique, que même la possibilité d'une alerte enlèvement pour des victimes majeures ne saurait avoir d'influence néfaste sur le système: dans ce cas également, les alertes déclenchées devraient rester l'exception. Les partenaires de la convention ont été priés de donner leur avis sur cette éventuelle adaptation. Sur le fond, ils n'ont rien à objecter et soutiennent l'assouplissement de la convention dans ce sens.

On ne manquera pas de relever qu'aujourd'hui déjà, il est possible d'utiliser les canaux existants pour informer le public rapidement et de manière ciblée sur des événements policiers. Cette possibilité a été exploitée récemment avec succès lors de plusieurs cas de disparition. Dans ce domaine, c'est principalement la nouvelle technologie des smartphones, avec les fonctions "flash info", qui a changé

la donne.

En résumé, il semble tout à fait possible d'élargir le déclenchement de l'alerte à l'enlèvement de personnes adultes, sans pour autant affaiblir le système.

4.2.2 Mise en danger de l'intégrité physique, psychique ou sexuelle

Texte de la convention:

Il y a lieu de penser que la victime est sérieusement menacée dans son intégrité physique, psychique ou sexuelle.

Le critère de la menace sérieuse doit être pris en compte dans l'idée qu'une localisation rapide de l'auteur et de la victime est indispensable s'il y a lieu de craindre de *sérieuses* atteintes à l'intégrité physique, psychique ou sexuelle: l'expérience a montré que ce genre d'atteinte est commis le plus souvent peu après l'enlèvement. Un enlèvement a toujours lieu contre la volonté de la victime et implique une grave menace. Dans l'évaluation policière de la situation, on admet *par principe* une grave menace.

La menace se trouve relativisée lorsqu'il s'agit d'un enlèvement parental ou d'un enlèvement de mineur (art. 220 CP). Dans ce type de cas, la vie et l'intégrité physique de la personne enlevée ne sont normalement pas mises en danger, selon l'expérience de la police. Il s'est toutefois avéré que cette expérience ne pouvait nullement être généralisée et que chaque cas devait être considéré en fonction de ses circonstances particulières (notamment concernant les prédispositions et l'état psychique du parent ayant enlevé l'enfant). L'appréciation de la situation et la décision à prendre appartiennent à l'officier de police compétent. Il peut également exister des éléments concrets indiquant que la victime n'est pas menacée, ou très peu. Le déclenchement de l'alerte enlèvement n'est pas opportun dans ces cas-là et pourrait même mettre la victime en danger (cf. plus haut, ch. **Error! Reference source not found.**).

La formulation de cette condition posée au déclenchement d'une alerte est adéquate, car elle prend en considération les intérêts de la victime et montre que le recours à l'alerte enlèvement doit se baser sur le principe de proportionnalité. En tenant compte de ces facteurs, on contribue notamment aussi à ce que la population ne devienne pas indifférente vis-à-vis de l'alerte enlèvement, qui voit ainsi son efficacité préservée sur le long terme.

4.2.3 Disparition de personnes

En Suisse, la police reçoit et traite chaque année plusieurs milliers d'annonces¹² de personnes disparues ou ayant échappé à une surveillance. Une grand part de ces annonces concerne des enfants. Dans ces cas-là, le déroulement des événements durant les premières heures manque souvent de précision; généralement, il ne s'agit toutefois pas d'un enlèvement, selon l'expérience de la police. Dans la majorité des cas, les enfants sont retrouvés peu après par les proches ou par la police. Si une alerte enlèvement était déclenchée systématiquement dans ces situations peu précises et en l'absence d'éléments laissant supposer un enlèvement, la population serait confrontée tous les jours à des messages d'alerte. Une alerte n'aurait plus l'effet percutant escompté, dans l'un des rares cas où elle serait appliquée à sa fin première, c'est-à-dire lors d'un véritable enlèvement, et la crédibilité du système d'alerte enlèvement en pâtirait. En outre, à la différence des cas d'enlèvement, où des tiers peuvent avoir été témoins des faits, les cas de disparition ne livrent souvent pas d'éléments de

¹² L'annonce des disparitions n'est pas obligatoire dans le cadre de la Statistique policière de la criminalité (SPC). Sur la base d'une estimation des chiffres à disposition et des expériences des cantons, on peut parler de plusieurs milliers d'annonces de disparition par année en Suisse.

recherche concrets, tels que des signalements ou des descriptions de véhicules susceptibles d'être communiqués à la population.

Le recours à l'alerte enlèvement est d'autant plus problématique en cas de disparition d'adultes. En l'absence d'éléments suggérant des risques particuliers (par ex. randonnée en montagne, séjour sur l'eau ou près de l'eau), il faut généralement s'attendre au lancement de vastes actions de recherche faisant suite à des investigations effectuées dans l'entourage de la victime. Par ailleurs, il est tout à fait possible aussi qu'une personne se soit éloignée consciemment et volontairement de son environnement habituel.

4.3 Possibilité d'instaurer un niveau intermédiaire d'alerte qui permette de mobiliser des forces de police sans utiliser l'entier des moyens à disposition

Demande du postulant:

Il faut étudier la possibilité d'instaurer un niveau intermédiaire d'alerte qui permette de mobiliser les forces de police sans utiliser l'entier des moyens à disposition.

En cas d'événement d'envergure suprarégionale, nationale ou internationale, en particulier dans le cadre de la recherche de personnes, les forces de police disposent déjà à ce jour de nombreux instruments ayant démontré leur efficacité. Ces instruments permettent d'informer et de mobiliser des forces de police et de mettre en place de premières mesures sans devoir toutefois activer l'ensemble du dispositif d'alerte enlèvement (mise en service de la centrale d'appel, rédaction et diffusion des messages d'alerte, etc.). Les moyens décrits ci-dessous font partie de l'appareil policier, sont à disposition 24 heures sur 24 et peuvent être utilisés à tout moment et sans délai. Il n'est pas nécessaire d'instaurer un niveau intermédiaire d'alerte qui, dans le pire des cas, pourrait entraver des processus définis et bien rôdés, diminuant ainsi leur efficacité.

4.3.1 Niveau cantonal/régional

Systèmes de signalement et d'alerte au sein des corps de police

Tous les corps de police suisses, de même que fedpol, disposent de leurs propres systèmes d'alerte (par ex. pager ou applications développées spécialement pour les téléphones mobiles) qui permettent à leurs membres de recevoir des alertes à tout moment.

Echange bilatéral d'informations téléphoniques

Les systèmes informatiques de gestion des engagements contiennent les coordonnées de toutes les centrales d'engagement cantonales, de même que de la CE fedpol. Grâce à ce dispositif, il est possible d'établir une connexion en l'espace de quelques secondes. Ce canal est utilisé par exemple pour coordonner des interventions de police d'envergure ou des recherches.

4.3.2 Niveau national

Les opérations de recherche par alarme

Des *opérations de recherche par alarme*¹³ permettent, suite à une infraction grave, de déclencher des recherches policières urgentes dans plusieurs cantons. Il s'agit là d'un dispositif de recherche couvrant toute la Suisse, qui peut être utilisé comme mesure d'urgence immédiatement après un événement. Des opérations de recherche par alarme sont déclenchées lors d'infractions graves (comme un grave cambriolage, une attaque de banque, une évasion de prison ou un enlèvement). Elles sont

¹³ Convention du 1er avril 1974 sur l'organisation et l'exécution de la recherche par alarme en cas de crime ou délit grave, ainsi que les dispositions d'exécution de 2002

particulièrement indiquées lorsque l'on dispose de données relativement précises sur un auteur en déplacement¹⁴. Concrètement, des unités de police occupent des lieux d'observation prédéfinis afin de surveiller par exemple des points névralgiques au niveau du trafic ou d'autres lieux stratégiques en rapport avec le cas. Il est possible de déclencher des opérations de recherche par alarme dans les minutes qui suivent un événement et on y a régulièrement recours en Suisse.

RIPOL: recherches actives

Le système de recherches informatisées de police (RIPOL) fait la distinction entre recherches actives et passives. Avant d'être diffusées, les recherches passives sont examinées par fedpol, qui doit donner son feu vert. Les signalements urgents peuvent être saisis directement dans le RIPOL comme recherches actives par le service cantonal ou fédéral émettant le signalement¹⁵ et sont aussitôt visibles dans le système. La diffusion active de recherches est en outre confirmée, par télécopie ou sous une autre forme appropriée, aux autorités de police, au Cgfr et aux services douaniers bénéficiant d'un accès aux données personnelles. Les signalements de véhicules sont diffusés dans le RIPOL immédiatement après leur saisie par une autorité cantonale de police (art. 3, al. 2, let. e, en relation avec l'art. 15, al. 1, ordonnance RIPOL)¹⁶.

Diffusion nationale

Toutes les centrales d'engagement des polices cantonales, de même que la CE fedpol, sont reliées les unes aux autres à l'aide du système de transmission VULPUS-Télématique¹⁷. Il est possible d'échanger de la sorte des communications écrites ciblées avec l'un ou l'ensemble des destinataires. On entend par *diffusion nationale* l'émission d'annonces urgentes et importantes à tous les destinataires au moyen du canal de diffusion mentionné. Le destinataire est averti à l'aide d'un signal sonore de l'arrivée de ce type d'annonce, dont il doit accuser réception. Ainsi, en l'espace de quelques minutes, il est possible de transmettre des informations aux centrales d'engagement de toutes les polices partenaires. En cas d'annonce d'enlèvement ou de disparition, *la diffusion nationale* fait partie de la procédure standard propre à chaque autorité de police.

4.3.3 Niveau international

fedpol joue un rôle majeur en matière de coopération policière internationale, en particulier le bureau SIRENE, rattaché à la CE fedpol¹⁸. Ce bureau est responsable, entre autres, des recherches de personnes ou d'objets par l'intermédiaire du SIS. En cas d'enlèvement, les bureaux SIRENE des partenaires à l'étranger sont tout de suite informés activement par ce canal. En outre, les recherches sont accompagnées si nécessaire de mesures transfrontalières ciblées. La CE fedpol se charge également de communiquer une alerte enlèvement aux deux Centres de coopération policière et douanière (CCPD) de Genève et de Chiasso, qui sont à même de relayer l'information vingt-quatre heures sur vingt-quatre à leurs homologues étrangers situés en zone frontalière. Par ailleurs, le Cgfr peut intensifier ses contrôles dans la zone frontalière ou aux postes frontières principaux lors d'une recherche ou d'une alerte.

La coopération avec les Etats voisins est efficace et professionnelle grâce à Schengen et aux autres

14 Rügger, Scherer, dans: Commentaire bâlois du CpP, art. 210, ch. marg. 6

15 Ordonnance RIPOL, art. 14

16 Rügger, Scherer, dans: Commentaire bâlois du CpP, art. 210, ch. marg. 12

17 Ch. 5 du Règlement des transmissions des polices suisses (RTPS): VULPUS-Télématique est un réseau sécurisé mis à disposition des polices dans le cadre de la défense générale.

18 Scherer, dans: Commentaire bâlois du CP, art. 355, let. e, ch. marg. 13 ss

canaux policiers en place. Au-delà de l'espace Schengen, Interpol et Europol sont en outre à disposition, avec leurs réseaux de communication, pour diffuser rapidement une annonce.

4.3.4 Niveau du grand public

L'alerte enlèvement est la forme la plus poussée de recherches menées auprès de la population. Il est toutefois possible de déclencher à tout moment une recherche de forme moins systématique auprès du public. La police décide alors du cadre de diffusion et du choix des médias. Certains moyens propres à l'alerte enlèvement ne peuvent cependant pas être déployés pour des recherches ordinaires menées auprès de la population, par exemple l'information sur les panneaux lumineux situés au-dessus des autoroutes, la diffusion dans les aéroports ou par SMS. Ces moyens sont exclusivement conçus pour être utilisés dans le cadre de l'alerte enlèvement. Toutefois, à l'ère des smartphones, des annonces n'atteignant pas le niveau de l'alerte enlèvement touchent rapidement un très large public, que ce soit grâce à une diffusion sur les réseaux sociaux, tels que Facebook et Twitter, ou par le biais des sites en ligne et des fonctions "flash info" des médias. La police dispose de nombreux moyens éprouvés pour diffuser rapidement et efficacement un avis de recherche. Les niveaux intermédiaires requis pour les recherches lancées auprès de la population existent déjà en nombre suffisant et sont régulièrement utilisés, spécialement quand il s'agit de rechercher des personnes disparues.

4.4 Redéfinition des aspects financiers entre partenaires, notamment entre Confédération et cantons

Demande du postulant:

Il faut étudier une redéfinition des aspects financiers entre partenaires, notamment entre Confédération et cantons.

La convention stipule que les partenaires de ladite convention assument eux-mêmes les coûts de personnel et les coûts de biens et services liés à l'exploitation du système¹⁹. En d'autres termes, les partenaires de la convention ne facturent pas leurs prestations à la police. Les dépenses des partenaires policiers entrent dans le cadre de l'activité policière usuelle et il n'est pas prévu que les autorités de police des cantons ou de la Confédération s'indemnisent réciproquement en cas d'alerte. Dans la pratique, il ne serait pas simple non plus de définir clairement ces indemnités. La répartition actuelle des coûts a fait pleinement ses preuves et s'appuie sur une réglementation judicieuse, claire et adaptée à la réalité. Cette réglementation, qui existe depuis l'introduction du système d'alerte, n'a jamais été remise en question ni contestée par les acteurs concernés.

5 Conclusion

Se fondant sur les demandes formulées dans le postulat, l'analyse détaillée des critères et des processus du système actuel d'alerte enlèvement montre que ce système répond aux exigences les plus modernes sur les plans technique et opérationnel, de même qu'aux obligations légales en la matière. L'alerte enlèvement est un système d'alerte établi sur des bases légales suffisantes, adapté à la réalité et mûrement abouti sur le plan technique. Cet instrument est à la disposition des autorités compétentes en cas d'enlèvement d'enfant. Dans sa conception actuelle, l'alerte enlèvement permet de prendre, sur les plans tactique et opérationnel, les libertés nécessaires qui sont d'une grande importance en cas d'enlèvement et constituent, selon les situations et les évaluations des spécialistes

¹⁹ Convention relative au "Système d'alerte enlèvement", ch. 10

compétents, une base optimale pour un traitement efficace et professionnel des cas. Cet instrument, ainsi que les nombreux autres moyens à disposition de la police, permettent de traiter un cas le mieux possible et de manière ciblée, avec pour but de préserver un enfant enlevé de tout autre mal et de le libérer sain et sauf. Le Conseil fédéral considère toutefois comme judicieuse et réalisable l'option d'élargir le dispositif actuel d'alerte enlèvement en y incluant l'enlèvement d'adultes, moyennant une adaptation de la convention avec les partenaires concernés.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Philippe Ducommun – Record d'insécurité catastrophique dans le canton de Vaud

Rappel

Selon les statistiques 2009 à 2014 de l'OFS publiées dimanche 6 décembre 2015 par plusieurs médias, les communes vaudoises se distinguent par un taux de criminalité particulièrement élevé. La commune d'Allaman détient même le record de Suisse avec plus de 370 crimes pour 1'000 habitants. On retrouve ensuite les communes de Montagny-près-Yverdon (232 crimes/1000 habitants), Chavannes-de-Bogis (196), Signy-Avenex (188), Lausanne (184) et Rennaz (179), communes qui figurent toutes dans le " top dix " des communes les moins sûrs de Suisse !

Il semble que la présence de centres commerciaux soit un facteur aggravant l'insécurité des communes. Ceci étant, il n'y a pas moins de centres commerciaux dans les autres cantons suisses qu'il n'y en a dans le canton de Vaud. Des communes possédant également d'importantes surfaces commerciales telles que Collombey-Muraz, Granges-Paccot, Bulle, Givisiez, Matran se situent toutes au-delà de la centième place de ce classement de l'insécurité. Dès lors, il y a lieu de s'interroger sur la nature de cette criminalité et sur les raisons qui expliquent pourquoi les communes vaudoises sont surreprésentées dans ce classement.

Fort de ce constat, je me permets de poser les questions suivantes :

- Le Conseil d'Etat peut-il investiguer et identifier les auteurs de ces crimes et les raisons qui les motivent à opérer dans notre canton, afin d'expliquer la situation alarmante que ce classement rapporte ?*
- Le Conseil d'Etat peut-il préciser, outre l'objet du délit, l'identité des auteurs, notamment l'âge, le sexe, l'origine, le lieu de résidence connu et la nature du permis de séjour ?*
- Enfin, le Conseil d'Etat peut-il informer le Grand Conseil sur les mesures qu'il estime utiles et nécessaires pour corriger cette situation qui ne peut être tolérée plus longtemps ?*
- Le Conseil d'Etat peut-il investiguer et identifier les auteurs de ces crimes et les raisons qui les motivent à opérer dans notre canton, afin d'expliquer la situation alarmante que ce classement rapporte ?*
- Le Conseil d'Etat peut-il préciser, outre l'objet du délit, l'identité des auteurs, notamment l'âge, le sexe, l'origine, le lieu de résidence connu et la nature du permis de séjour ?*
- Enfin, le Conseil d'Etat peut-il informer le Grand Conseil sur les mesures qu'il estime utiles et nécessaires pour corriger cette situation qui ne peut être tolérée plus longtemps ?*

1 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

1.1 Préambule

Le Conseil d'Etat tient à rappeler que les statistiques de la criminalité dans le canton de Vaud sont en baisse depuis plusieurs années. Lors du bilan de la criminalité 2014, présenté le 23 mars 2015, la Cheffe du Département des institutions et de la sécurité (DIS) a confirmé une baisse de 8 % des infractions enregistrées par rapport à l'année précédente. Pour 2015, la baisse de la criminalité s'est poursuivie. Ainsi, les infractions au Code pénal ont diminué de 19% par rapport à 2014, soit une baisse de près d'un tiers de la criminalité en deux ans. Ce faisant, le canton de Vaud présente le quatrième meilleur résultat de la Suisse en 2015 et revient à un niveau de criminalité semblable à celui de 2009.

Les statistiques publiées par plusieurs médias en date du 6 décembre 2015 se focalisent sur la notion de taux d'infractions par 1'000 habitants. Ce taux, calculé en divisant le nombre d'infractions enregistrées par le nombre d'habitants de la commune, est particulièrement sensible à des valeurs faibles dans le dénominateur, soit le nombre d'habitants de la

commune. Comme l'a bien identifié l'interpellateur, il est question de communes ayant toutes au moins un important centre commercial sur leur territoire. Il s'agit dès lors de comparer les communes en fonction du dénominateur du taux publié.

Les communes vaudoises citées, à l'exception de Lausanne, sont toutes des communes avec peu d'habitants (Allaman, 402 hab. ; Signy-Avenex, 482 hab. ; Montagny-près-Yverdon, 727 hab. ; Rennaz, 801 hab. ; Chavannes-de-Bogis, 1'272 hab.) alors que les autres communes mentionnées par l'interpellateur (Matran, 1'564 hab ; Givisiez, 3'118 hab ; Granges-Paccot, 3'170 hab ; Collombey-Muraz, 8'311 hab ; Bulle, 21'464 hab) sont des communes plus peuplées[i].

Le canton de Vaud a la particularité de compter plusieurs communes de petite taille ayant d'importants centres commerciaux sis sur leurs territoires. Ces centres drainent un public important, bien supérieur au nombre d'habitants des communes concernées. Dans les statistiques citées dans l'interpellation le nombre d'infractions est par contre divisé par le nombre de résidents. C'est le principal facteur explicatif de cette situation. Le résultat serait bien différent si on prenait comme dénominateur par exemple le nombre de visiteurs de ces centres commerciaux.

Un autre facteur explicatif est la proximité de la frontière pour la plupart des communes concernées. Une proximité qui facilite l'action d'une criminalité transfrontalière. Cette variable peut être mobilisée notamment dans la comparaison entre deux communes de tailles semblables comme Chavannes-de-Bogis, longée par la frontière, et Matran, qui se trouve à plus de 60 kilomètres à vol d'oiseau de la frontière la plus proche.

Contrairement à ce que prétend l'interpellateur, il n'y a donc pas de record d'insécurité dans le canton de Vaud. Les chiffres de la criminalité sont au contraire en baisse, ce qui tend à montrer que les mesures mises en place pour lutter contre ces phénomènes ainsi que les actions entreprises pour renforcer la chaîne pénale et le système pénitentiaire portent leurs fruits.

[i] Source : Office fédéral de la statistique, Population résidante permanente selon la commune, au 31.12.2014

1.2 Réponses aux questions

Le Conseil d'Etat peut-il investiguer et identifier les auteurs de ces crimes et les raisons qui les motivent à opérer dans notre canton, afin d'expliquer la situation alarmante que ce classement rapporte ?

Le Conseil d'Etat tient à rappeler que la mission première des forces de police est d'investiguer afin d'identifier et d'appréhender les auteurs de délits. Chaque infraction fait donc l'objet d'une analyse pour déterminer la probabilité d'en identifier l'auteur en fonction des moyens d'enquête à mettre en œuvre.

En matière de vols, la motivation principale des auteurs est le gain, soit la valeur à la revente du butin dérobé.

La prospérité économique, la présence de valeurs faiblement protégées, et les nombreuses voies de communication facilitant la fuite sont des facteurs contribuant à la motivation des auteurs de délits. Cela vaut pour notre canton comme pour toute autre région présentant les mêmes caractéristiques.

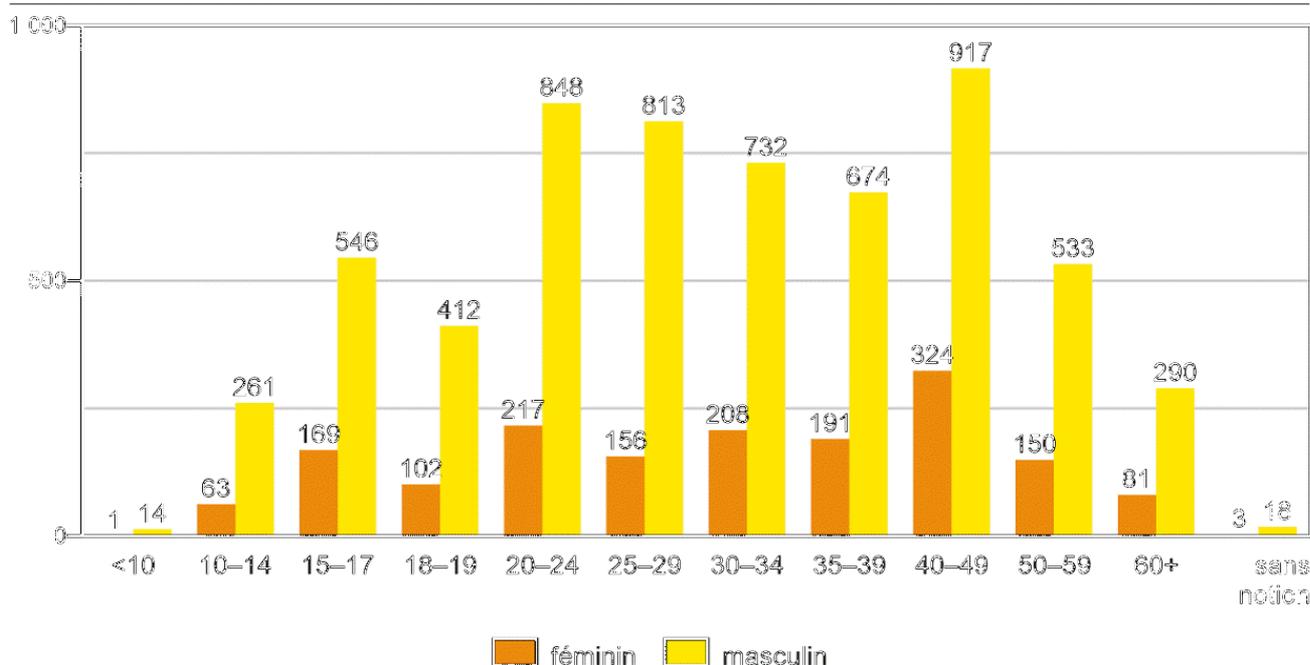
Comme rappelé en préambule, le classement médiatique est biaisé par la taille des communes concernées. A titre d'exemple, Allaman est une commune avec peu d'habitants (402), mais elle héberge le grand centre commercial " Littoral Centre ". Une majorité des infractions dénoncées aux forces de l'ordre à Allaman sont commises dans les magasins du complexe et sont des atteintes au patrimoine (vols, vols à l'étalage, etc.), ce qui explique le taux de criminalité élevé par rapport au nombre d'habitants de la commune. Les services de l'Etat et les communes disposant de polices communales ou intercommunales mettent tout en œuvre pour lutter contre ce type de criminalité.

Le Conseil d'Etat peut-il préciser, outre l'objet du délit, l'identité des auteurs, notamment l'âge, le sexe, l'origine, le lieu de résidence connu et la nature du permis de séjour ?

La statistique policière de la criminalité présente annuellement les principaux paramètres souhaités par l'interpellateur. Ce document est disponible sur le site internet de la Police cantonale vaudoise (<http://www.vd.ch/autorites/departements/dis/police-cantonale/statistiques/>) .

Comme mentionné auparavant, les délits sont majoritairement des atteintes au patrimoine et en particulier des vols. Le butin est principalement constitué de numéraires, marchandises (cigarettes, bouteille d'alcool, produits de valeur), et de petits objets électroniques (smartphones, GPS). Les auteurs identifiés pour des infractions au code pénal peuvent être décrits comme suit :

Code pénal: prévenus selon l'âge et le sexe

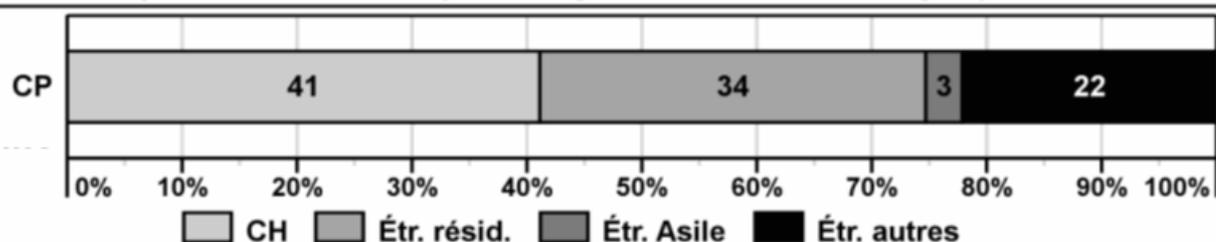


État de la base de données: 11.2.2016

Source(s): OFS – Statistique policière de la criminalité (SPC) 2015

© OFS, Neuchâtel 2016

Nationalité des prévenus selon la loi (CH/étrangers selon le statut de séjour)



État de la base de données: 11.2.2016

Source(s): OFS – Statistique policière de la criminalité (SPC) 2015

© OFS, Neuchâtel 2016

Il n'existe pas de statistique spécifique sur le lieu de résidence connu, toutefois les prévenus étrangers sont catégorisés selon leur lieu de résidence.

Enfin, le Conseil d'Etat peut-il informer le Grand Conseil sur les mesures qu'il estime utiles et nécessaires pour corriger cette situation qui ne peut être tolérée plus longtemps ?

Le Conseil d'État tient à souligner une fois encore que les chiffres présentés ne sauraient être pris comme étant représentatifs de la situation sécuritaire dans notre canton, puisqu'ils représentent une situation très particulière, abondamment décrite ci-dessus.

Plus généralement, le maintien et le renforcement de la sécurité figurent parmi les objectifs principaux du Conseil d'État. Dans le programme de législature 2012-2017, cette volonté s'est traduite en particulier par deux axes, à savoir :

- Renforcer la présence policière en vue notamment de lutter contre la délinquance de rue, la traite d'êtres humains, le trafic de stupéfiants, les cambriolages, les violences domestiques, le hooliganisme, les violences contre les forces de l'ordre et la criminalité transfrontalière
- Renforcer la coopération entre tous les partenaires sécuritaires en augmentant les effectifs policiers (dans le cadre de l'accord passé le 21 février 2012) en développant et en adaptant les infrastructures de façon à optimiser les synergies entre les acteurs de la chaîne pénale.

Décidée par le Conseil d'Etat, l'opération STRADA, qui a débuté le 1er juillet 2013 et qui se poursuit en 2016, est une des mesures phares permettant de sanctionner rapidement les auteurs pris en flagrant délit. La coordination de toute la chaîne pénale (police, ministère public, service pénitentiaire) permet de donner un signal clair aux délinquants : les délits ne restent pas impunis.

La Police cantonale, en particulier au travers de sa Gendarmerie, a développé le concept de police de proximité pour marquer de sa présence le territoire des communes qui ne disposent pas d'une police communale. Cet effort de visibilité et de partenariat avec la population porte ses fruits. La police de Sûreté a déclenché l'opération ARCS pour cibler les auteurs sériels et itinérants. L'Etat-Major de la Police cantonale a renforcé ses capacités de renseignement pour disposer d'un meilleur suivi de la situation et prioriser les problèmes sécuritaires les plus importants.

En conclusion, le Conseil d'Etat relève que le canton de Vaud, de par sa prospérité, son positionnement géographique et son réseau de communication est une région malheureusement attractive pour les délinquants.

Les importants efforts déployés par les autorités pour combattre l'insécurité ont cependant porté leurs fruits, et le taux d'insécurité est en baisse continue depuis plus de deux ans.

Le Conseil d'Etat entend poursuivre les efforts consentis, afin de continuer sur cette voie.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 25 mai 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Julien Cuérel – SCL : Un service en voie de disparition ?

Rappel

Le Service des communes et du logement (SCL) se vide depuis plus d'une année de son personnel et de son état-major. Le directeur de la division des finances communales, anciennement ASFiCo a été remercié en novembre 2014 avec son savoir, son expérience et ses compétences. Pourtant, ce service est essentiel dans les relations Etat-Communes puisqu'un Etat ne peut être fort et en bonne santé financière que si les Communes le sont également. Le responsable de la division des affaires communales et des droits politiques va quitter ses fonctions prochainement, si ce n'est déjà fait. Là encore, c'est tout un savoir, des compétences et une grande expérience qui s'en va, et cela juste avant les élections communales qui seront suivies par les élections cantonales, soit des moments importants dans la vie des communes et du canton qui doivent se dérouler de la meilleure des manières, il en va de la crédibilité des autorités publiques. Le délégué au logement et fusion de communes est parti ou a été remercié. Cette personne avait été nommée parce que le Conseil d'Etat avait placé la construction de logements et l'appui aux fusions de communes en tête des objectifs de son programme de législature. Le secrétaire de direction va quitter le SCL pour reprendre le secrétariat de direction du Grand Conseil. A la lecture des éléments ci-dessus, je suis forcé de constater que la quasi-totalité de l'état-major de ce service est parti ou a été remercié en l'espace de quelques mois. Il ne reste que le responsable des Affaires préfectorales qui "tient le coup", sachant que l'heure de la retraite approche. Pour compléter cette désertion, ou ce grand nettoyage, c'est également une partie du personnel administratif qui quitte les lieux ou se fait remercier. Tout cela est inquiétant puisque ce ne sont pas seulement des femmes et des hommes qui partent, mais avec elles et avec eux, une certaine expérience qui ne peut s'acquérir qu'avec le temps, qui se perd. Dès lors, je pose les questions suivantes :

- *Face à une telle situation, le Conseil d'Etat a-t-il analysé de manière objective ces licenciements ou ces départs du SCL ?*
- *Pour quelles raisons est-ce que l'ensemble des collaborateurs de l'état-major quitte ce service dans un laps de temps relativement court, après de bons et loyaux services rendus ?*
- *Y a-t-il d'autres départs prévus ou annoncés dans le personnel de ce service ou d'autres licenciements ?*

Ne souhaite pas développer

(Signé) Julien Cuérel

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat fait une autre lecture des événements décrits dans l'interpellation. S'il est vrai qu'un certain nombre de collaborateurs ont quitté leur poste, l'interpellateur oublie de préciser qu'il n'a été procédé à aucun licenciement, et que tous ont accédé à des postes plus élevés au sein de l'Etat ou dans des organismes qui collaborent avec l'Etat. La protection de la sphère privée imposant un devoir de réserve, nous n'entrons pas dans le détail de ces promotions.

Tous les parcours professionnels sont faits de changements et d'évolutions. Il arrive ainsi que des collaborateurs fassent marche arrière après avoir constaté que leur choix n'était pas le bon, comme cela a été le cas d'une collaboratrice du service qui s'est rendue compte quelques semaines seulement après son départ, en fin d'année passée, qu'elle trouvait plus de satisfactions professionnelles au SCL.

Le Conseil d'Etat note qu'il n'est pas fait mention dans l'interpellation d'éventuels manquements dudit service.

Il est au contraire à relever que tous les dossiers traités ces derniers mois (le paquet logement, la révision de la péréquation dans le cadre de RIE III, l'organisation des élections fédérales et communales, ainsi que de la votation RIE III, pour ne citer que les plus importants) l'ont été de manière efficace et rigoureuse.

Le SCL a pour objectif de gérer les dossiers présents, mais également de planifier l'avenir en utilisant de manière optimale les compétences de l'ensemble de son équipe actuellement en place. Celle-ci a prouvé ces derniers mois son efficacité en assurant la suppléance des personnes parties.

1. Face à une telle situation, le Conseil d'Etat a-t-il analysé de manière objective ces licenciements ou ces départs du SCL ?

Le Conseil d'Etat n'a pas analysé les départs au sein du SCL, puisque ceux-ci relèvent de la vie normale d'un service, et n'ont engendré aucun disfonctionnement dans les activités de ce dernier.

2. Pour quelles raisons est-ce que l'ensemble des collaborateurs de l'état-major quitte ce service dans un laps de temps relativement court, après de bons et loyaux services rendus ?

Le Conseil d'Etat n'a pas à s'exprimer sur le choix de collaborateurs de rechercher d'autres opportunités professionnelles.

3. Y a-t-il d'autres départs prévus ou annoncés dans le personnel de ce service ou d'autres licenciements ?

Voir réponse à la question 2.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 25 mai 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean