Séance du Grand Conseil

Mardi 21 juin 2016

de 9 h.30 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

Les points 3 à 6 seront traités à 14 heures

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	1.	Communications			
	2.	Dépôts			
	3.	(269) Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les postulats Jean-Michel Dolivo et consorts demandant si le canton de Vaud réhabilitera les personnes détenues administrativement entre les années 1930 et 1980 (13_POS_018) et Josée Martin et consorts - Sauvegarder les archives des enfances volées (14_POS_089)	DSAS.	Collet M.	
	4.	(16_INT_481) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Jean-Luc Bezençon - Arnaque à l'aide sociale, stop aux profiteurs	DSAS.		
	5.	(16_INT_486) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Amélie Cherbuin et consorts - Report de charges Confédération-Canton : la collaboration interinstitutionnelle (CII) permet-elle d'en atténuer les effets ?	DSAS.		
	6.	(16_INT_487) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Marc-Olivier Buffat - Déficit du département de pédiatrie du CHUV - 3 à 5 millions irrécupérables - Quelle gouvernance ? Quelles conséquences ?	DSAS.		
	7.	(16_INT_525) Interpellation Yvan Pahud - Fermeture de la douane des Verrières : Quelles conséquences économiques et environnementales pour le Nord vaudois ? (Pas de développement)			
	8.	(16_INT_526) Interpellation Denis Rubattel - Le laxisme vaudois en matière d'application des renvois semble agacer la Berne fédérale ! (Pas de développement)			
	9.	(16_INT_527) Interpellation Denis Rubattel - Bochuz serait-il à nouveau sous haute tension ? (Pas de développement)			
	10.	(16_INT_528) Interpellation Philippe Jobin et consorts - Application des mesures de renvoi : mais que fait la police ? (Pas de développement)			

Séance du Grand Conseil

Mardi 21 juin 2016

de 9 h.30 à 17 h.00

ORDRE DU JOUR

OA	= objet adopté sans modification	RENV-T	= objet renvoyé par manque de temps
OA+M	= objet adopté avec modification	RENV-C	= objet renvoyé pour complément d'information
RET	= objet retiré	RENV-SD	= objet renvoyé suite débat
REF	= objet refusé	RENV-COM	= objet renvoyé en commission
REF-EM	= objet refusé à l'entrée en matière	RENV-CE	= objet renvoyé au Conseil d'Etat
TRAITE	= objet traité		

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	11.	(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) (2ème débat)	DIRH.	Modoux P.	
	12.	(16_POS_160) Postulat Manuel Donzé - Les deux roues sur les voies de bus !	DIRH	Ruch D.	
	13.	(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.		

Séance du Grand Conseil

Mardi 21 juin 2016

de 9 h.30 à 17 h.00

ORDRE DU JOUR

OA	= objet adopté sans modification	RENV-T	= objet renvoyé par manque de temps
OA+M	= objet adopté avec modification	RENV-C	= objet renvoyé pour complément d'information
RET	= objet retiré	RENV-SD	= objet renvoyé suite débat
REF	= objet refusé	RENV-COM	= objet renvoyé en commission
REF-EM	= objet refusé à l'entrée en matière	RENV-CE	= objet renvoyé au Conseil d'Etat
TRAITE	= objet traité		

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	14.	(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) (Suite des débats) (1er débat)	DECS.	Renaud M.	
	15.	(16_POS_182) Postulat Michel Renaud et consorts au nom de la commission ayant étudié le 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 2'544'000 pour co-financer entre autres le projet d'enneigement mécanique des Mosses, portés par Télé-Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA, demandant au Conseil d'Etat de présenter un rapport au Grand Conseil sur la possibilité de maintenir les places de parc devant être démolies près de l'ancienne décharge de l'Arsat. (Développement et demande de prise en considération immédiate)			

Séance du Grand Conseil

Mardi 21 juin 2016

de 9 h.30 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
	16.	(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.	
	17.	(16_MOT_094) Motion Laurent Ballif et consorts - Préservation du patrimoine et sauvegarde des archives cantonales : deux raisons de soutenir le Musée Bolo. (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	18.	(16_INT_530) Interpellation Jérôme Christen et consorts - Participation de l'élève et critique constructive : pour tout, sauf l'évaluation des enseignants ? (Développement)			
	19.	(GC 190) Réponses du Conseil d'Etat aux observations de la Commission de gestion - Année 2015	DSAS	Schwaar V.	
	20.	(GC 191) Réponses du Conseil d'Etat aux observations de la Commission de haute surveillance du Tribunal cantonal chargée de contrôler la gestion du Tribunal cantonal - Année 2015	DIS, DECS	Courdesse R.	
	21.	(16_INT_524) Interpellation Laurent Miéville et consorts au nom du groupe Vert'libéral - Imposition fiscale des start-ups et des créateurs d'entreprises, sommes-nous réellement aussi attractifs que nous le pensons (Développement et réponse immédiate)			
	22.	(273) Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 5'350'000.- pour l'acquisition d'une 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 no 2'568 de Lausanne (1er débat)	DFIRE.	Jaccoud J.	
	23.	(15_POS_150) Postulat Jessica Jaccoud et consorts - Pour un dispositif alerte enlèvement efficace	DIS	Calpini C.	
	24.	(15_INT_459) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Philippe Ducommun - Record d'insécurité catastrophique dans le canton de Vaud	DIS.		
	25.	(16_INT_473) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Julien Cuérel - SCL : un service en voie de disparition ?	DIS.		

Séance du Grand Conseil

Mardi 21 juin 2016

de 9 h.30 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
	26.	(16_INT_471) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Claude-Alain Voiblet - Quelle est la politique actuelle de communication de la police cantonale vaudoise concernant les délits commis par les migrants, en particulier lors de viols ou tentatives de viols, ainsi que lors de l'annonce d'autres délits graves ?	DIS.		
	27.	(16_INT_529) Interpellation Céline Ehrwein Nihan - Sortie de route au Service des automobiles ?			
	28.	(16_INI_019) Initiative Aliette Rey-Marion et consorts - Circulation routière, signe de la main (Développement et demande de prise en considération immédiate)			
	29.	(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		
	30.	(15_POS_146) Postulat Raphaël Mahaim et consorts - Couverture ECA des bâtiments agricoles : risques de sous-couverture et primes arbitraires	DTE	Randin P.	
	31.	(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.	

Secrétariat général du Grand Conseil

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

• Jean-Michel Dolivo et consorts demandant si le canton de Vaud réhabilitera les personnes détenues administrativement entre les années 1930 et 1980 (13_POS_018) et

• Josée Martin et consorts - Sauvegarder les archives des enfances volées (14_POS_089)

Rappel du postulat

Jean-Michel Dolivo et consorts demandant si le canton de Vaud réhabilitera les personnes détenues administrativement entre les années 1930 et 1980

A la suite d'une initiative d'un parlementaire, la Commission des affaires juridiques du Conseil national a adopté, en date du 11 octobre 2012, un Rapport sur la réhabilitation des personnes placées par décision administrative et un projet de loi fédérale sur la réhabilitation des personnes placées par décision administrative qui est actuellement en consultation. Comme le relève ce rapport, les placements administratifs étaient ordonnés non pas pour sanctionner une infraction, mais en réaction à un comportement jugé socialement déviant. Les personnes placées par décision administrative étaient envoyées dans des établissements d'exécution des peines pénales. Elles y côtoyaient des détenus. Ces personnes portaient aux yeux de la société les mêmes stigmates et traînaient la même réputation que leurs codétenus de droit pénal. Le projet de loi fédérale vise à réparer l'injustice faite aux personnes placées en détention administrative par la reconnaissance formelle que ces placements constituaient une injustice et ont été exécutés sous une forme qui constitue une injustice. Le projet exclut le droit à des dommages-intérêts ou à une indemnité à titre de réparation morale. Il garantit un accès aisé et gratuit à leur dossier aux personnes concernées, de même qu'à leurs proches après leur décès.

Le placement par décision administrative a été introduit dans la seconde moitié du 19ème siècle en tant qu'instrument politique de lutte contre la pauvreté. Il s'agissait de diverses mesures de contrainte à des fins d'assistance, notamment l'enfermement dans des établissements d'exécution de peine ou d'autres établissements similaires, de jeunes femmes et de jeunes hommes essentiellement, accusés de s'adonner à la paresse, au libertinage, à la prostitution ou à l'ivrognerie. Un mode de vie dissonant, jugé socialement dérangeant, était motif à l'enfermement et à des mesures de "remise au pas" et d'"éducation par le travail". Dans les plupart des cantons suisses, c'étaient les autorités administratives qui étaient chargées de prononcer un placement, d'où le terme de "placement administratif". Les victimes de ces mesures arbitraires ont été en particulier la minorité ethnique yéniche, dans le cas des "enfants de la rue", ainsi que des personnes en marge de la société – notamment, les alcooliques, les personnes vivant dans la pauvreté, les prostituées, les toxicomanes – ou des personnes qui se singularisaient dans leur commune pour une raison ou une autre, par exemple les mères célibataires. Tous ces groupes de personnes ont été condamnés pour des motifs moraux

comme étant "paresseux" ou "déviants". Dans certains cas, les autorités ont même ordonné des mesures aussi graves que la castration et la stérilisation forcées, l'enlèvement et l'adoption forcée de l'enfant, le placement à l'étranger ou l'admission dans des foyers et des centres de détention pénitenciers. Les mesures d'emprisonnement touchaient en majorité des hommes adultes, mais les autorités prononçaient aussi parfois des internements administratifs contre des jeunes femmes de 14 à 18 ans. Au 20ème siècle, en Suisse, des milliers de personnes ont été emprisonnées ou internées dans les hôpitaux psychiatriques pour des causes telles que la "paresse" ou le "libertinage". Ainsi, jusqu'en 1980, les autorités cantonales et communales suisses ont volé, sans procès, la liberté d'adolescentes.

C'est une modification du Code civil suisse, en 1981, avec l'adoption de dispositions sur la privation de liberté à des fins d'assistance et le retrait de la réserve apportée à l'article 5 la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH) qui a mis fin à ces placements administratifs. Dans de très nombreux cas, les personnes concernées n'avaient aucune possibilité de faire examiner leur situation par un tribunal. En outre, l'exécution de ces décisions administratives a souvent posé des problèmes : un grand nombre de personnes ont été placées dans des établissements pénitentiaires alors qu'elles n'étaient sous le coup d'aucune condamnation pénale. Des pratiques incompatibles avec l'article 5 CEDH, "Droit à la liberté et à la sûreté". Combien de personnes ont été ainsi enfermées à des fins "d'assistance" ? On ne dispose pas de chiffres précis à ce sujet. Pour le seul canton de Berne, on dispose de chiffres entre 1942 et 1981, soit 2700 personnes détenues en raison du droit cantonal public. Le 10 septembre 2010, lors d'une cérémonie tenue à Hindelbank, établissement pénitentiaire bernois, la Conseillère fédérale Eveline Widmer-Schlumpf, ainsi que des représentants cantonaux, ont présenté leurs excuses aux personnes qui furent abusivement incarcérées par les autorités de tutelle. Cependant, depuis ces excuses officielles, le nombre de victimes n'a toujours pas été recensé officiellement dans de nombreux cantons.

Dans le canton de Vaud, quelles ont été les bases légales de l'internement administratif ? Le 24 octobre 1939, le Conseil d'Etat édictait un arrêté "concernant l'internement administratif d'éléments dangereux pour la société". Les articles 179 et 180 du Code pénal vaudois sont abrogés. Le 13 novembre 1939 était publié l'arrêté d'application concernant l'internement administratif. L'internement se fait, sur décision du département, dans "une colonie de travail". Il est prévu pour trois ans. Est instituée une Commission cantonale d'internement administratif (CCIA). Le 8 décembre 1941 entrait en vigueur la loi, votée par le Grand Conseil, "sur l'internement administratif d'éléments dangereux pour la société". La durée de l'internement est de 5 ans au plus. Il peut, dans certain cas, être de durée indéterminée. Le 28 août 1945, le député Paul Golay dépose une motion en faveur de l'abrogation de la loi sur l'internement administratif. Le 21 mai 1946, publication du rapport de la commission qui examine la motion de Paul Golay. Le rapport propose une modification de la loi et non son abrogation. Le 1er octobre 1946, entrée en vigueur de la loi du 2 septembre 1946 "modifiant et complétant la loi du 8 décembre 1941 sur l'internement administratif d'éléments dangereux pour la société " qui devient la " loi du 8 décembre 1941 sur l'internement administratif d'éléments asociaux". Le 2 décembre 1969, dépôt de la motion d'Anne-Catherine Menétrey et consorts en vue de la suppression de la loi sur l'internement administratif. Le 17 décembre 1971, entrée en vigueur de la loi du 7 décembre 1971 "abrogeant celle du 8 décembre 1941 sur l'internement administratif d'éléments asociaux".

L'ancien juge cantonal Roland Bersier, qui a travaillé sur la CCIA alors qu'elle était encore en activité et qui a pu bénéficier des archives de la commission, a écrit en 1968 une Contribution à l'étude de la liberté personnelle. L'internement des aliénés et des asociaux. La stérilisation des aliénés. Roland Bersier est très critique et met fortement en cause l'internement administratif, tel qu'il est pratiqué dans le cadre de la CCIA. La CCIA a fonctionné de 1939 à 1971. Cette institution a ouvert 261 dossiers ; elle a pris 322 décisions, du fait de la comparution, dans certains cas à plusieurs

reprises, de personnes devant la commission.

Les députés soussigné-e-s demandent au Conseil d'Etat d'établir un Rapport sur l'internement administratif dans le canton de Vaud, depuis les années trente à la fin des années septante (entre autres, le nombre de personnes concernées, leurs caractéristiques, les conditions de détention) et, le cas échéant, de proposer des mesures dans le sens d'une réhabilitation des personnes placées en internement administratif dans le canton de Vaud. Ces mesures pourraient être du même type que celles proposées sur le plan fédéral.

(Signé) Jean-Michel Dolivo

et 39 cosignataires

Rappel du postulat

Josée Martin et consorts - Sauvegarder les archives des enfances volées

Durant les années trente et jusqu'à la fin des années septante, nombre d'enfants souvent issus de familles pauvres, orphelins ou nés hors mariage ont été placés de force dans des familles et dans des établissements fermés à des fins d'assistance. Ils ont pu y être placés contre la volonté de leur mère ou de leurs parents et, trop souvent, ont souffert d'abus, de mauvais traitements, d'exploitation au travail ou de désintérêt, voire de stérilisations et d'avortements forcés, sous la " surveillance " quasi inexistante de l'Etat. Aujourd'hui, une partie des personnes ayant subi cette contrainte, devenues âgées, souhaitent connaître et comprendre le parcours de leurs premières années et avoir accès à leur dossier. De plus, à des fins historiques, il est important de pouvoir conserver les archives relatives à ces événements.

Au niveau fédéral, depuis quelques années, des initiatives se développent pour apporter réparation aux victimes des torts ainsi infligés. En 2013, une table ronde organisée sous l'égide de la Confédération a approuvé des mesures destinées à faire la lumière sur cette période et a mis sur pied un fonds d'urgence qui a déjà admis l'octroi d'une aide à plusieurs centaines de personnes atteintes dans leur santé ou en situation précaire. En outre, une initiative populaire a été lancée le 31 mars 2014 demandant réparation par la création d'un fonds de 500 millions en faveur des quelque 20'000 personnes gravement lésées et qui sont concernées au niveau suisse. Parallèlement, la loi fédérale sur la réhabilitation des personnes placées par décision administrative, entrée en vigueur au 1er août 2014, vise à réaliser une étude sur les placements abusifs et à faciliter l'accès aux dossiers. A relever aussi que, dans le canton de Vaud, il existe depuis 2012 un fonds destiné spécifiquement à certains orphelins placés par l'Etat et aujourd'hui en situation de précarité.

C'est précisément dans ce contexte que le présent postulat a pour objectif de veiller à sauvegarder, dans le canton de Vaud, les archives de ces enfances volées. Ce postulat a donc une portée élargie par rapport à celui de Jean-Michel Dolivo sur la réhabilitation des personnes placées en détention administrative durant cette période (13_POS_018).

L'objectif visé par le postulat est d'assurer la sauvegarde des archives publiques et privées concernant les dossiers des personnes placées à des fins d'assistance dans le canton de Vaud, et de permettre aux personnes concernées d'avoir un accès aisé à leur propre dossier.

Ainsi, les député-e-s soussigné-e-s demandent au Conseil d'Etat de faire un état des lieux et d'identifier les mesures appropriées, en ce qui concerne les enfants placés hors de leur famille et victimes d'abus, les jeunes et adultes victimes d'incarcération par voie administrative à des fins d'assistance, ainsi que les enfants de la communauté des gens du voyage, durant la période allant des années trente à la fin des années septante. Il est suggéré d'envisager également les mesures d'accompagnement psycho-social des victimes lors de la consultation de leur dossier, ainsi que sur les conditions nécessaires au respect du droit à l'oubli. En outre, le recensement des archives devrait s'étendre aux archives des institutions sociales, des paroisses et d'autres organismes détenant ces

dossiers.

(Signé) Josée Martin

et 39 cosignataires

1 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT

1.1 Préambule

Le Rapport du Conseil d'Etat traite conjointement le postulat du député Jean-Michel Dolivo "demandant si le canton de Vaud réhabilitera les personnes détenues administrativement entre les années 1930 et 1980" et celui de la députée Josée Martin "sauvegarder les archives des enfances volées". A l'instar des postulants, le Conseil d'Etat tient à tout mettre en œuvre pour que la préservation des archives soit optimale et que les victimes, souvent très âgées, puissent connaître leur passé si elles le désirent.

A la faveur de l'exposé des résultats de l'étude spécifique sur les victimes d'internements administratifs demandée par le député Dolivo dans son postulat, le Conseil d'Etat saisit l'occasion d'informer également le Grand Conseil sur l'état des connaissances actuelles relatives aux mesures de coercition à des fins d'assistance et aux placements extrafamiliaux appliquées dans le canton de Vaud entre 1930 et 1980.

Avant d'aborder les réponses proprement dites, le Conseil d'Etat souhaite rappeler brièvement les fondements légaux, administratifs et sociétaux qui ont permis de telles mesures afin de les replacer dans leur contexte.

1.2 Rappel des faits et du contexte

1.2.1 Une conception fondée avant tout sur la morale et l'ordre public

Imposer de gré ou de force les bonnes mœurs, la morale, l'ordre et la sécurité publics constituaient des objectifs politiques, religieux et sociétaux prioritaires dans la majorité des pays européens, dont la Suisse, pendant les trois premiers quarts du 20e siècle.

Dans le canton de Vaud, ces objectifs se sont concrétisés par divers lois, règlements et arrêtés permettant à des autorités non-judiciaires de prononcer des incarcérations et d'autres mesures coercitives telles que la castration ou la stérilisation. Il s'agit principalement de :

- la loi sur le régime des maladies mentales (1901), qui autorisait une admission d'office des "aliéné-e-s" ;
- la loi sur l'internement des alcooliques (1906), prévoyant l'internement des "ivrognes" ;
- la loi sur la prévoyance sociale et l'assistance publique (1938), qui permettait d'interner par voie administrative celui qui "par fainéantise ou inconduite risque de tomber à l'assistance publique" ;
- l'arrêté sur l'internement administratif (1939), adopté en vertu des pleins pouvoirs qui venaient d'être accordés au Conseil d'Etat suite à l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale et qui fut pérennisé par la loi sur l'internement administratif d'éléments asociaux en 1941 (pour plus de détails, voir le point 2.2.1).

Ces mesures ont conduit notamment à l'internement administratif d'alcooliques, de malades mentaux, de prostituées, de personnes "coupables d'inconduite" ou encore de "fainéants, dans le but d'éradiquer la pègre" : des qualificatifs et des méthodes qui, à cette époque, ne choquaient pas la majorité de la population même si quelques députés s'inquiétaient déjà de la conformité de ces internements administratifs au regard des droits humains.

Lorsqu'ils étaient prononcés par une autorité (et non décidés par les parents), les placements d'enfants dans des familles ou des institutions, généralement privées, parfois religieuses (surtout pour les ressortissants de cantons catholiques), relevaient essentiellement des Justices de paix et des curateurs

ou tuteurs nommés par celles-ci (dont le Tuteur général dès 1946) et/ou du Service de protection de la jeunesse ou de ses prédécesseurs (Service de prévoyance sociale et d'assistance publique et Office cantonal des mineurs jusqu'en 1957, puis Service de l'enfance jusqu'en 1970). Dans le canton de Vaud, la responsabilité de ces mesures, prises en application du Code civil fédéral et de la loi cantonale sur la prévoyance sociale et l'assistance publique (au chapitre de la protection de l'enfance), incombait donc à des autorités cantonales et non communales comme dans de nombreux cantons alémaniques.

Les études historiques ont considéré par la suite que le contrôle du déroulement de ces placements avait trop souvent été "gravement déficient" ***(1)***.

1.2.2 L'abrogation des lois et les prémisses d'une reconnaissance

En 1971, le Grand Conseil vaudois abrogea la loi de 1941, reconnue contraire à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, alors en voie de ratification par la Suisse. Quant aux lois sur l'internement des alcooliques et des malades mentaux, elles furent abrogées en 1985 au profit de la loi sur la santé publique. Au niveau fédéral, une modification des articles du Code civil relatifs à la privation de liberté à des fins d'assistance est entrée en vigueur en 1981.

Dans les années 1980 et surtout 1990, les autorités fédérales et cantonales prirent progressivement conscience des injustices imposées à des milliers de personnes et des drames qu'elles ont engendrés. Un travail de mémoire et de réhabilitation a alors débuté, qui se s'est traduit notamment par les excuses présentées le 10 octobre 2010 par la Conseillère fédérale Evelyne Widmer-Schlumpf et par des représentants des cantons et de diverses institutions aux personnes incarcérées administrativement, lors d'une cérémonie organisée au pénitencier d'Hindelbank (BE) ; puis, par les excuses de la Confédération, des cantons et des institutions concernées à toutes les victimes des mesures de coercition à des fins d'assistance, exprimées le 11 avril 2013 au Kulturkasino de Berne par la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga. Cette seconde cérémonie a été précédée par la nomination en décembre 2012 d'un délégué fédéral aux victimes de ces mesures et suivie par la création en juin 2013 d'une Table Ronde au sein de laquelle sont représentés les victimes, la Confédération, les cantons, les communes, les Eglises, diverses organisations et les milieux scientifiques. Cette Table Ronde est chargée en particulier de susciter et d'organiser un vaste travail de mémoire sur les mesures de coercition à des fins d'assistance et les placements extrafamiliaux ayant eu lieu avant 1981 (date charnière correspondant à la modification du Code civil mentionnée ci-dessus).

1.2.3 La réhabilitation et la réparation financière

Le 1er août 2014, la loi fédérale sur la réhabilitation des personnes placées par décision administrative est entrée en vigueur. Elle reconnaît les injustices commises à l'égard des victimes, exige la conservation des archives publiques relatives à ces placements, confirme le droit des personnes concernées à consulter gratuitement leurs dossiers (généralement déjà reconnu par les législations cantonales) et ordonne une étude scientifique sur cette question. Par contre, elle ne prévoit pas de réparation financière.

Un rapport de la Table Ronde paru le 1er juillet 2014 présente l'état de la question et préconise des mesures dans sept domaines, dont l'accompagnement des victimes, la conservation des dossiers, des prestations financières et un programme national de recherches ***(2)***.

En décembre 2014, l'initiative populaire "sur la réparation" lancée par un comité interpartis a été déposée, avec près de 110'000 signatures apportées à la Chancellerie fédérale par deux cents victimes de mesures coercitives ou de placements extrafamiliaux. Elle demande réparation de l'injustice subie, par la création d'un fonds de 500 millions de francs en faveur des victimes et par la

réalisation d'une étude scientifique sur ce sujet. En janvier 2015, le Conseil fédéral a décidé de soumettre au Parlement un contre-projet indirect à cette initiative, portant sur un montant de 250 à 300 millions de francs. Durant l'été 2015 a eu lieu la consultation y relative : l'*avant-projet de loi fédérale sur les mesures de coercition à des fins d'assistance et les placements extrafamiliaux antérieurs à 1981*a pour objectif premier de reconnaître officiellement les torts infligés aux victimes. Il définit les diverses conditions posées au versement de prestations financières en faveur des victimes. Il est en particulier prévu de verser à ces dernières une contribution de solidarité, en signe de reconnaissance de l'injustice subie. Un crédit-cadre de 300 millions de francs devrait être adopté à cet effet. Il s'agit par ailleurs de soumettre les mesures de coercition à des fins d'assistance et les placements extrafamiliaux à une étude scientifique complète, et de présenter les résultats de cette étude de manière adéquate au public. Les actions commémoratives figurent également dans l'avant-projet. Enfin, ce dernier vise à aider les victimes et les autres personnes concernées dans le travail de reconstitution de leur propre histoire. L'avant-projet précise et étend pour ce dernier point le champ d'application de la loi sur l'aide aux victimes et règle l'archivage des dossiers (et la préservation des archives) et l'accès aux documents.

1.3 La situation dans le canton de Vaud

1.3.1 Les premiers débats

Le canton de Vaud est moins impliqué que d'autres, principalement alémaniques, dans les débats des années 1980 et 1990 relatifs à l'Oeuvre des enfants de la grand-route, instituée en 1926 par Pro Juventute afin d'éradiquer le "vagabondage" en plaçant des enfants yéniches dans des familles sédentaires. L'étude historique très complète sur le sujet publiée en 1998 par les Archives fédérales suisses, sur la base des dossiers qui leur avaient été intégralement remis, ne reconnait en effet que 2 cas vaudois sur un total de 619 ***(3)***. Les historiens expliquent la disparité entre cantons romands et alémaniques notamment par le fait que la Suisse romande était peu encline à collaborer avec le Secrétariat général de Pro Juventute à Zurich. De plus, les cantons alémaniques comptaient davantage de gens du voyage parmi leurs citoyens. C'est dans le canton des Grisons que le plus grand nombre de cas a été recensé : 271. L'Oeuvre est dissoute en 1973. La Confédération et Pro Juventute ont formulé des excuses officielles aux victimes en 1986-1987 et un dédommagement financier pour les victimes a été voté par la suite par le Parlement fédéral.

Par contre, le canton de Vaud est directement visé par la polémique qui se développe en été 1997 au sujet de la stérilisation légale des malades et infirmes mentaux, réglée par une loi cantonale de 1928 modifiant celle de 1901 sur le régime des personnes atteinte de maladies mentales. L'intervention pouvait avoir lieu sur autorisation du Conseil de santé, après enquête et préavis de deux médecins ; cette procédure visait à éviter les abus de la part de proches, de tuteurs ou de communes. Afin de faire toute la lumière sur cette question, le Canton mandata en automne 1997 l'Institut universitaire d'histoire de la médecine et de la santé publique pour la réalisation d'une étude historique, basée sur les dossiers individuels et les archives du Service de la santé publique conservés aux Archives cantonales vaudoises (ci-après : ACV). Elle a été remise en juin 1998, attestant 187 autorisations et 191 refus sur 378 demandes de stérilisations présentées de 1929 à 1985, dont la moitié avant 1940. Ce travail a été approfondi par un vaste rapport sur le même thème, réalisé pour l'ensemble de la Suisse romande dans le cadre d'un projet du Fonds national de la recherche, qui paraît en 2001, puis par une monographie de 480 pages publié en 2002 avec l'appui notamment du Service de la santé publique et de la Direction des institutions psychiatriques des Hospices cantonaux, et qui comprend notamment un chapitre sur la conservation des dossiers concernés ***(4)***. De nombreux articles ont paru parallèlement dans des revues spécialisées.

S'agissant de la question de l'internement administratif, voir le point 2.

1.3.2 La prise de conscience

Dans le canton de Vaud, le drame et la souffrance subis par les victimes de mesures de coercition à des fins d'assistance et surtout de placements extrafamiliaux prennent leur réelle dimension humaine en octobre 2003 avec la grève de la faim, à Lausanne, de Louisette Buchard-Molteni (1933-2004). Celle-ci, déterminée à dénoncer son calvaire (décrit dans son autobiographie *Le Tour de Suisse en cage*) et celui vécu par les autres victimes d'injustices, agit sur les consciences et confère au débat sur la question une dimension médiatique supplémentaire, touchant le public au-delà des cercles politiques et scientifiques. Dans une démarche pionnière en Suisse, le Canton de Vaud, en collaboration avec l'Office fédéral de l'éducation et de la science, finance alors un projet de recherche et de recueil de témoignages, confié notamment à des chercheurs de l'Ecole d'études sociales et pédagogiques de Lausanne. Le rapport final paraît en octobre 2004 et un ouvrage intitulé *Enfances sacrifiées. Témoignages d'enfants placés entre 1930 et 1970*est publié en 2005 ***(1)***. D'autres travaux sur ce thème sont initiés les années suivantes en Suisse. En 2009, le Musée historique de Lausanne a constitué la première étape d'une exposition itinérante *Enfances volées/Verdingkinder reden*, présentée jusqu'en 2014 dans 14 lieux en Suisse. Dernièrement, le Département de la formation, de la jeunesse et de la culture a participé au financement du Plan-Fixe consacré à une victime de placement, Marie-Thérèse Burrin-Tercier, présenté le 18 mars 2015 au Casino de Montbenon, à Lausanne.

De longue date, d'anciens enfants placés sont reçus à leur demande par le Service de protection de la jeunesse (ci-après : SPJ) ou l'Office du tuteur général (ci-après : OTG) afin d'y consulter leur dossier. Ces demandes ponctuelles augmentent dès la fin de 2003, l'exemple de Louisette Buchard-Molteni et d'autres témoins libérant les paroles et plusieurs émissions de radio ou de télévision particulièrement émouvantes touchant un vaste public. Mais c'est surtout depuis avril 2013, à la suite de la reconnaissance officielle des souffrances subies et des excuses présentées par la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga au nom des diverses autorités et institutions concernées, puis des débats autour de la question de la réparation, que le nombre de demandes de recherches de dossiers (ou d'autres documents attestant les mesures subies) augmente considérablement. Dès cette date et jusqu'au 1er octobre, les ACV en ont reçu 237, émanant d'anciens enfants placés, parfois de leurs descendants ; plusieurs dizaines d'autres étaient en cours de formulation auprès du Centre LAVI du canton de Vaud.

1.3.3 Les mesures d'accompagnement

Face à cet afflux de demandes au printemps-été 2013, souhaitant aider ces personnes souvent âgées dans leurs démarches et leur éviter de devoir s'adresser à plusieurs instances, le Conseil d'Etat, par l'intermédiaire de la Chancellerie d'Etat, cherche à leur offrir une porte d'entrée unique et organise un dispositif ad hoc pour le traitement des demandes de recherche et des demandes d'aide financière. Le Bureau cantonal de médiation administrative (ci-après : BCMA) est ainsi désigné, dès septembre 2013, "point de contact" cantonal pour les personnes concernées par les mesures de coercition à des fins d'assistance et les placements extrafamiliaux avant 1981. Après un premier entretien destiné notamment à recueillir les renseignements biographiques nécessaires pour orienter les recherches, les investigations afin de trouver les dossiers et autres documents utiles à l'établissement et à la compréhension des faits sont confiées aux ACV qui, selon les besoins, sollicitent l'aide des services encore dépositaires de parts d'archives, en particulier le SPJ. Les résultats sont transmis à la demanderesse ou au demandeur par l'intermédiaire du BCMA, afin que la personne concernée dispose d'une écoute adéquate (la charge émotionnelle des informations communiquées étant parfois considérable), ainsi que des explications et des conseils appropriés. Depuis le 1er juillet 2014, à l'instar de ce qui existe dans les autres cantons, c'est le Centre LAVI (loi sur l'aide aux victimes d'infractions) du canton de Vaud qui a pris le relais en tant que "point de contact" cantonal, avec les mêmes compétences : points d'entrée et de sortie de toutes les demandes, structure d'accueil, d'écoute et de conseil pour les victimes.

Pour assumer cette nouvelle mission, le Centre LAVI a dû former ses collaborateurs : le récit de toute une vie est en effet très différent de celui d'une seule infraction. De trois collaborateurs au début, ils sont aujourd'hui onze à partager cette nouvelle mission, qui s'ajoute au travail habituel. Avec environ 150 demandes reçues jusqu'en avril 2015, dont certaines en attente de rendez-vous, cette nouvelle tâche a pris une ampleur inattendue.

Au Centre LAVI, l'accompagnement personnel et professionnel de chaque victime implique de longues heures de travail entre l'écoute, le recueil des renseignements nécessaires à la recherche, la lecture du rapport des ACV et des documents reçus, l'interprétation des faits attestés et leur confrontation aux souvenirs des personnes concernées, au besoin l'accompagnement de celles-ci au SPJ ou à l'Office des curatelles tutelles professionnelles (successeur de l'OTG) pour y consulter des dossiers. Les archives révèlent parfois un passé bien différent de ce que les anciens enfants placés avaient compris ou de ce qu'on leur en avait dit. Certains découvrent par exemple des parents violents, alcooliques ou délinquants, des demi-frères et demi-soeurs inconnus, un père naturel dont leur mère a tu le nom ; d'autres qu'ils ont été abandonnés avant d'être placés. A leur quête avant tout affective, les dossiers et documents d'archives répondent généralement par des faits bruts, présentés dans un langage administratif ou médical froid, parfois dans des termes dont l'usage et la signification ont évolué et qui apparaissent aujourd'hui choquants (par exemple le mot "débile", alors largement usité).

Conscient de ce que les archives peuvent leur révéler, le Conseil d'Etat a tenu à ce que les victimes, grâce au Centre LAVI, reçoivent une aide dans la compréhension du contexte de l'époque, dans l'interprétation des faits et un soutien professionnel dans cette démarche souvent douloureuse.

1.3.4 L'aide financière d'urgence

Sans attendre les décisions fédérales, intervenues par la suite, le Conseil d'Etat octroie depuis 2012 une aide financière d'urgence sous forme d'une allocation unique de 12'000 francs, réservée en principe aux victimes qui émargent à l'aide sociale ou aux prestations complémentaires. La modification du *règlement sur le fonds pour la protection de la jeunesse et en faveur de l'enfance malheureuse et abandonnée*adoptée le 4 avril 2012 prévoit en effet la possibilité de verser une telle allocation unique aux personnes ayant fait l'objet d'un placement par l'Etat. Adressées au Centre LAVI en tant que "point de contact", les demandes sont instruites par le BCMA, puis soumises à la Chancellerie d'Etat pour décision par le Conseil d'Etat. En comparaison avec les autres cantons, le nombre de victimes mis au bénéfice de cette allocation est non négligeable. Par ce geste symbolique, le Conseil d'Etat a tenu à reconnaître la précarité et la grave souffrance imposées aux victimes. Nombre d'enfants placés n'ont en effet pas pu faire les études ou suivre la formation professionnelle qu'elles souhaitaient.

Au niveau fédéral, une "aide immédiate" peut être octroyée depuis 2014. Elle est financée par diverses sources, dont les cantons. Vaud ne participe pas à ce fonds, puisqu'il dispose du sien propre avec 2 ans d'avance. Si les critères d'octroi sont en principe les mêmes, le fonds d'aide fédéral varie entre 4 et 12'000 francs alors que le canton de Vaud octroie sans distinction une allocation unique de 12'000 francs.

1.3.5 L'engagement des Archives cantonales vaudoises

Les Archives suisses, cantonales en particulier, sont bien sûr concernées au premier chef par ce travail de mémoire, qui s'effectue essentiellement sur la base de documents qui leur ont été versés il y a parfois plusieurs dizaines d'années, mais dans certains cas beaucoup plus récemment (voir le développement au point 6, réponse partielle au postulat Josée Martin). La Conférence des directeurs d'Archives suisses appuie depuis le début toutes les recherches sur les victimes de mesures coercitives et de placements extrafamiliaux, plaidant pour une transparence maximale. Elle participe aux travaux de la Table Ronde fédérale.

Comme exposé ci-dessus, à l'exception des requêtes d'aide financière, l'essentiel du travail de recherche concernant les cas "vaudois" (soit essentiellement les mesures ordonnées par une autorité vaudoise, mais qui peuvent notamment entraîner un placement dans un autre canton) incombe aux ACV. La majorité des demandes leur est transmise par le Centre LAVI du canton de Vaud, mais elles peuvent aussi provenir des Centres LAVI ou institutions analogues des autres cantons. Les demandes directes sont, sauf cas particulier, réorientées vers le "point de contact".

Les investigations des ACV ne se limitent pas au contrôle de l'existence d'un éventuel dossier nominatif créé par les prédécesseurs du SPJ. Toutes les pistes sont explorées afin de trouver tout document pouvant participer à la reconstitution d'un passé, en particulier lorsqu'aucun dossier "pré-SPJ" n'a existé (ce que les fichiers conservés permettent en principe d'établir) ou lorsque ce dossier a été éliminé au terme du délai de conservation réglementaire (voir le point 3.3). Cela implique par exemple le dépouillement de longues séries de registres de Justices de paix (uniquement dotés d'un répertoire par volume), à la recherche d'une éventuelle décision d'institution de tutelle, ou d'onglets de jugements civils (idem) afin d'y découvrir un jugement de divorce attribuant le droit de garde à l'un ou l'autre des parents, voire au Service de l'enfance. Il suffit parfois d'un code sur une fiche ou d'une adresse griffonnée au revers d'une note d'entretien téléphonique pour fournir l'indice qui fera avancer la recherche.

Ce travail d'enquête méticuleux se conclut par la rédaction d'un rapport à l'intention du Centre LAVI, document qui synthétise les résultats et donne les explications nécessaires, notamment quant au

fondement légal ou réglementaire de certaines décisions. Dans toute la mesure compatible avec la protection des données de tiers (voir le point 1.3.6), des copies des documents trouvés sont annexées ; lorsqu'il s'agit d'épais dossiers du SPJ ou de l'OTG, les références sont fournies en vue d'une consultation auprès de ceux-ci et un résumé donné dans le rapport.

Vu ce qui précède, le travail nécessaire pour traiter une demande peut être évalué très approximativement à une journée en moyenne, engendrant une charge supplémentaire importante pourl'institution, avec pour conséquence un délai de réponse qui a varié, selon l'afflux, entre trois semaines et trois mois. Si ce délai est parfois jugé long, des témoignages de reconnaissance sont par contre régulièrement reçus. Devant l'afflux des demandes pour lesquelles aucune baisse n'a été constatée depuis septembre 2014, les ACV ont pu compter – et comptent toujours à ce jour - sur une force auxiliaire financée par le budget de la Chancellerie d'Etat.

Sur les 237 demandes reçues par les ACV au 1er octobre 2015, 187 ont été traitées (c'est le cas de toutes celles déposées avant le 1er juin 2015). Ces chiffres n'incluent pas celles en cours d'instruction au Centre LAVI. On peut relever que ces demandes concernaient presque exclusivement des cas de placement extrafamilial. Quelques rares demandes évoquaient des stérilisations, mais pas à titre principal. Aucune ne concernait un internement administratif (dans un cas, il a été découvert qu'un membre de la famille du demandeur avait fait l'objet d'une telle mesure).

En dépit de l'engagement des ACV, il faut admettre que dans un nombre de cas non négligeable, l'attente légitime du demandeur ou de la demanderesse ne peut être que partiellement satisfaite. En effet, il n'est pas rare que le dossier principal n'existe plus, ayant été éliminé au terme du délai de conservation réglementaire (voir le point 3.3). Par ailleurs, lorsque les dossiers existent encore, ils permettent généralement à la victime de comprendre les raisons de son placement et le ou les lieux où il s'est déroulé, d'obtenir des informations souvent ignorées sur elle-même et son contexte familial à l'époque. Mais très souvent, elle constate que ces documents sont muets sur les événements qui l'ont marquée dans le quotidien de son placement. Elle est renseignée sur le pourquoi, pas sur le comment.

1.3.6 Le choix de la transparence

Le travail exposé ci-dessus doit être réalisé dans le respect des dispositions relatives à la protection des données, qui figurent dans la loi sur la protection des données personnelles, celle sur l'information et celle sur l'archivage, voire dans des législations spéciales telles que la loi sur la santé publique. La protection des données personnelles d'un tiers vivant peut empêcher la communication d'un document sans l'autorisation de l'intéressé : dans ce cas, tous les éléments qui peuvent être fournis sont extraits et cités dans le rapport. Les ACV sont convenues par écrit avec le Secrétariat général de l'Ordre judiciaire et avec la Direction médicale du CHUV, dès juin 2013, d'interprétations des règles de communication des dossiers et documents produits par ceux-ci qui autorisent aussi largement que possible leur copie et leur envoi aux victimes par l'intermédiaire du Centre LAVI. Enfin, suivant les cas, des demandes d'autorisation de consultation sont formulées auprès des autorités concernées, en application des lois mentionnées.

Conformément à la volonté du Conseil d'Etat d'aider et d'accompagner les victimes à retrouver leur passé, les ACV appliquent donc une politique de transparence maximum et s'efforcent d'assurer aux victimes la plus grande accessibilité possible à toute information susceptible de faciliter la compréhension de leur passé.

2 RÉPONSE AU POSTULAT DE M. LE DÉPUTÉ JEAN-MICHEL DOLIVO " DEMANDANT SI LE CANTON DE VAUD RÉHABILITERA LES PERSONNES DÉTENUES ADMINISTRATIVEMENT ENTRE LES ANNÉES 1930 ET 1980 "

2.1 La recherche historique

Dans son postulat, M. le député Jean-Michel Dolivo demande principalement au Conseil d'Etat "d'établir un Rapport sur l'internement administratif dans le canton de Vaud depuis les années trente à la fin des années septante (entre autres le nombre de personnes concernées, leurs caractéristiques, les conditions de détention)".

La chancellerie d'Etat a confié ce travail de recherche à l'Université de Lausanne en collaboration avec celle de Fribourg. Au terme d'une étude minutieuse, les quatre historiens des deux universités mandatés ont remis en janvier 2015 leur *Rapport historique sur les dispositifs vaudois d'internement administratif (1900-1970)* ***(5)***qui a alimenté la réponse du Conseil d'Etat à la première partie du postulat du député Dolivo. Ce rapport est à la disposition des députés qui souhaiteraient en prendre connaissance dans son intégralité.

2.2 Synthèse du rapport

D'une trentaine de pages, le Rapport comprend deux chapitres principaux : les dispositifs légaux de l'internement administratif (soit un internement qui est appliqué en dehors des instances judiciaires) et les effets et fonctionnements des procédures d'internement. Les chercheurs se sont concentrés sur les dispositifs relatifs aux adultes.

2.2.1 Les dispositifs légaux de l'internement administratif

Les prémisses de l'internement administratif s'inscrivent dans la loi sur le "régime des maladies mentales" adoptée par le Grand Conseil vaudois en 1901, autorisant une admission d'office des "aliéné-e-s" dans l'intérêt de la sécurité publique, toute personne étant autorisée à signaler le cas aux autorités étatiques qui prenaient la décision. L'objectif est "d'éviter des crimes qui ont jeté dans la désolation de nombreuses familles".

En 1906, cette disposition est complétée par la "loi sur l'internement des alcooliques", considérés comme des criminels en puissance, pouvant de surcroît engendrer des enfants "plus ou moins tarés". Le but est de protéger la personne elle-même, sa famille, son entourage et la société en général, en traitant l'alcoolique contre son gré si nécessaire. Sur préavis du Conseil de santé, le Conseil d'Etat peut prononcer un internement pouvant être prolongé sans voie de recours. Il a lieu dans des colonies agricoles et industrielles, notamment les pénitenciers cantonaux.

En 1938, la nouvelle "loi sur la prévoyance et l'assistance publique" est adoptée : elle prévoit l'internement administratif des assisté-e-s sociaux/ales en permettant au Conseil d'Etat, après constitution d'un dossier, "d'interner dans une colonie de travail, pour une durée de trois mois à trois ans, tout assisté qui refuse un travail compatible avec ses aptitudes et ses forces ou qui abuse de boissons alcooliques". Pour les députés, il s'agit de créer une mesure de défense de la société contre ceux qui vivent à la charge de l'assistance publique. Lors des débats, un nouvel objectif se dessine : débarrasser le pays "d'une pègre qui constitue un risque permanant de délinquance".

Cet objectif trouvera sa concrétisation en octobre 1939 avec "l'Arrêté sur l'internement administratif", adopté en vertu des pleins pouvoirs accordés au Conseil d'Etat lors de la Mobilisation et qui fait apparaître de nouveaux motifs d'internement : l'immoralité, la fainéantise, l'inconduite. Aux maladies mentales et à l'alcoolisme, s'ajoutent désormais la prostitution, le racolage, les jeux illégaux, soit toute personne qui "compromet par son inconduite ou sa fainéantise la sécurité ou la santé d'autrui". Cet arrêté est pérennisé en 1941 par la "loi sur l'internement administratif" qui porte à 5 ans la durée de

l’internement et évoque en plus les "ennemis internes de la Nation" : la déchéance sociale et le péril vénérien.

2.2.2 La révision des lois

Dès 1939, plusieurs lois sont révisées : la loi sur le "régime des maladies mentales" élargit désormais le nombre d’instances pouvant demander une admission d’office des "aliéné-e-s" dans le but d’un "dépistage plus rapide et plus complet". Ainsi, l’autorité judiciaire, la commune, un hôpital, une clinique, une infirmerie, un établissement pour alcooliques, les préfets, le Ministère public, les Départements de l’intérieur et de justice et police ainsi que le Conseil d’Etat peuvent demander une admission d’office.

La révision de la loi sur l’internement des alcooliques (1941) amène une distinction entre les curables et les incurables, mais une minorité de députés commence à s’inquiéter de son caractère imprécis et arbitraire, notamment la dénonciation anonyme, l’enferment des incurables dans des pénitenciers et les conséquences en terme de revenu pour les familles. La révision est néanmoins acceptée.

Les critiques à l’encontre de la légalité de l’internement administratif marquent également la révision de la loi sur l’internement administratif en 1946, mais sans succès. Le texte révisé est adopté avec un nouvel intitulé : "loi sur l’internement administratif d’éléments asociaux".

Ces régimes d’internement prennent fin très progressivement. Des motions de la députée Anne-Catherine Menétrey amènent en 1971 à l’abrogation de la loi sur l’internement administratif d’éléments asociaux, puis en 1985 à l’abrogation des lois sur le traitement des alcooliques et sur les malades mentaux et autres psychopathes, qui sont remplacées par la loi sur la santé publique.

2.2.3 Les effets et fonctionnements des procédures d’internement

2.2.3.1 Loi sur la prévoyance sociale et l’assistance publique

Le *Compte rendu du Conseil d’Etat*a permis aux historiens des Universités de Lausanne et Fribourg de connaître le nombre de personnes internées administrativement entre 1940 et 1972 sous le coup de cette loi. En tout, 16 personnes ont été internées, au cours de deux périodes : les années 1940, puis entre 1958 et 1967. Les récalcitrants étaient signalés par la commune au préfet, qui dénonçait le cas au Département de l’intérieur, qui lui-même demandait le préavis de la Commission cantonale d’assistance.

2.2.3.2 Loi sur l’internement administratif des éléments dangereux pour la société

Les archives de la Commission cantonale d’internement administratif (CCIA), créée dans le cadre de cette loi, sont conservées aux ACV. Elles contiennent en particulier les dossiers de toutes les personnes qui ont été examinées par la Commission, avec leur identité, un résumé de la situation et le motif d’intervention de la CCIA.

Ces dossiers permettent également de comprendre le fonctionnement de la procédure : elle débute par une dénonciation écrite de la police au préfet. La personne est ensuite convoquée à la préfecture qui l’auditionne et envoie son rapport à la CCIA, qui à son tour l’auditionne puis rend sa décision le même jour. 261 personnes ont été auditionnées par la CCIA, dont certaines plusieurs fois, soit un total de 321 décisions rendues (dont 240 de 1939 à 1945, la moyenne annuelle chutant ensuite drastiquement). Au total, entre 1939 et 1971, 146 personnes ont été internées (104 femmes et 42 hommes), pour les motifs suivants : prostitution, racolage, souteneur, jeux illégaux, inconduite ou fainéantise, délinquance d’habitude.

2.2.3.3 La loi sur l'internement des alcooliques

Concernant les alcooliques internés, leur dénombrement précis est impossible, en raison de nombreuses variations dans la catégorisation et le comptage. Le *Compte rendu du Conseil d'Etat*donne un total de 2'523 prononciations d'internement entre 1907 et 1957, très majoritairement des hommes, mais il est impossible de déterminer combien de personnes ont été internées à plusieurs reprises au cours de leur vie. Seule une dizaine de femmes par année ont été internées au cours de ces 50 ans, alors qu'elles sont majoritaires à tomber sous le coup de l'internement administratif.

Jusqu'en 1941, la procédure est principalement policière : les personnes accusées d'alcoolisme sont dénoncées à la police locale par leurs proches ; la municipalité soutient l'enquête menée par la police et requière l'internement. Après la révision de la loi en 1941, la procédure prévoit que la personne est soit amenée à l'Office de surveillance des alcooliques, soit examinée dans une salle d'arrêts ad hoc par un médecin. Elle peut être envoyée à l'Hôpital de Cery pour observation, où il est déterminé si elle est curable ou incurable. Cette détermination tient compte de l'état physique et psychique de la personne, mais aussi de sa moralité et de ses capacités économiques, autrement dit de critères qui ne sont pas uniquement médicaux.

Dès 1957, le Compte rendu du Conseil d'Etat ne parle plus d'internements mais de "cures", ce qui permet de penser à une prise en charge plus purement médicale des alcooliques.

2.2.3.4 La loi sur les malades mentaux et autres psychopathes

Dans ce dernier domaine, les historiens des Universités de Lausanne et de Fribourg ont pu consulter les archives versées aux ACV par l'Hôpital de Cery. Le temps imparti ne leur a cependant pas permis d'effectuer une analyse complète des admissions d'office. A première vue, il semble que des considérations plus psychiatriques que morales guident la décision d'admission d'office mais les chercheurs sont extrêmement prudents vu le peu de cas analysés et la difficulté à dénouer la part morale (indicatrice d'un internement administratif) de la part médicale (caractérisant un internement pour maladie mentale) à cette époque. Dans la conclusion, ils considèrent que cette notion d'internement psychiatrique demeure floue, possédant vraisemblablement des liens systémiques avec les autres dispositifs d'internement, mais qu'elle paraît avoir été la plus médicalisée et assez proche de l'actuel placement régulé par la loi sur la santé publique de 1985.

2.3 La réhabilitation

Dans son postulat, le député Dolivo demande au Conseil d'Etat "le cas échéant, de proposer des mesures dans le sens d'une réhabilitation des personnes placées en internement administratif dans le canton de Vaud", en précisant que "ces mesures pourraient être du même type que celles proposées sur le plan fédéral".

Sensible aux souffrances imposées à toutes les victimes d'internement administratif mais aussi d'autres mesures coercitives et compte-tenu des excuses officielles formulées en 2010 et en 2013, le Conseil d'Etat a soutenu le projet d'une loi fédérale visant à la reconnaissance de l'injustice subie par les victimes et à leur réhabilitation. Il s'est prononcé dans ce sens lors de la mise en consultation du projet, en 2012.

La dimension fédérale de celui-ci a paru d'autant plus adéquate que tous les cantons ont été concernés par des mesures du type de celles décrites dans le rapport résumé ci-dessus, et par les injustices et les souffrances qu'elles ont créées. En outre, l'intercantonalité de l'exécution des mesures était fréquente : une personne habitant le canton de Vaud pouvait être internée dans son canton d'origine – parfois jusqu'en Suisse alémanique – ou internée successivement dans des institutions de différents cantons.

La *loi fédérale sur la réhabilitation des personnes placées par décision administrative*a été adoptée

le 21 mars 2014. Elle est entrée en vigueur le 1er août 2014. Elle s'applique aux personnes ayant subi un placement dans un établissement en vertu d'une décision administrative "d'une autorité cantonale ou communale", fondée aussi bien sur le code civil que sur "les dispositions du droit public cantonal" (art. 2). Elle reconnaît l'injustice faite et impose des mesures (étude scientifique, archivage de dossiers, droit de les consulter) souhaitées par les postulants.

L'initiative sur la réparation déposée en décembre 2014 et le contre-projet indirect proposé par le Conseil fédéral en janvier 2015 entraîneront dans un avenir très proche de nombreux débats et mesures à l'échelle du pays tout entier. L'enjeu est essentiel car il déterminera le principe-même de la réparation et la quotité de sa matérialisation.

Le Conseil d'Etat considère que ce qui précède va dans le sens des demandes des postulants et que de telles solutions fédérales sont préférables à des solutions cantonales, différentes les unes des autres, avec le risque notamment de perdre un temps précieux pour déterminer quel canton est le plus concerné par la réhabilitation de la victime. Dans ce dossier où chaque année qui passe est une année de trop pour des personnes souvent âgées, le Conseil d'Etat suivra attentivement les décisions prises au niveau fédéral afin de les appliquer avec la plus grande diligence.

3 RÉPONSE AU POSTULAT DE MME LA DÉPUTÉE JOSÉE MARTIN "SAUVEGARDER LES ARCHIVES DES ENFANCES VOLÉES"

3.1 L'état des lieux et les mesures prises en faveur des victimes

Dans son postulat, Mme la députée Josée Martin demande tout d'abord au Conseil d'Etat de "faire un état des lieux" des questions relatives aux mesures coercitives à des fins d'assistance et aux placements extrafamiliaux, des années trente à la fin des années septante, et "d'identifier les mesures appropriées" concernant les victimes.

Cet état des lieux est présenté aux points 1.2, 1.3 et 2 du présent rapport. Les deux débats les plus anciens, soit celui relatif aux enfants de la communauté des gens du voyage (Oeuvre des enfants de la grand-route) et celui sur la stérilisation légale des malades et infirmes mentaux, sont mentionnés au point 1.3.1, avec les études topiques les concernant. La question des diverses formes d'internements administratifs est traitée dans le rapport historique demandé dans le postulat de M. le député Jean-Michel Dolivo et résumé au point 2. Les points 1.3.2 à 1.3.6 présentent le thème actuellement le plus sensible et le plus débattu, celui des placements extrafamiliaux, ainsi que les mesures qui ont été prises par le canton de Vaud afin de répondre de la façon la plus complète et la plus adéquate possible aux demandes des victimes, en leur assurant notamment l'accompagnement psycho-social nécessaire. Comme déjà relevé au point 1.3.5 in fine, les personnes qui recourent à la procédure ainsi mise en place sont dans leur quasi-totalité d'anciens enfants placés.

3.2 La sauvegarde des archives

Les archives de l'Oeuvre des enfants de la grand-route ont été conservées par Pro Juventute, puis remises aux Archives fédérales suisses. Comme exposé précédemment, elles ne concernent pratiquement pas le canton de Vaud.

La majorité des archives officielles documentant les autres thèmes présentés dans le présent rapport avaient été versées aux ACV avant l'éclatement des polémiques les concernant, en application des procédures prévues par la loi sur l'archivage (LArch) et, avant celle-ci, par le règlement pour les ACV. Soumises pour la plupart au délai de protection spécial appliqué aux documents contenant des données personnelles sensibles (art. 12 al. 2 LArch, art. 20 de l'ancien règlement), elles n'ont pu être consultées par les chercheurs qu'avec l'autorisation écrite du service versant, accordée sous condition de stricte anonymisation.Bien entendu, elles étaient consultables par les personnes directement concernées, sous réserve de la protection des données personnelles de tiers (voir le point 1.3.6). Dans certains cas, elles

n’étaient pas encore inventoriées en détail et les archivistes ont alors réalisé en urgence les instruments de recherche nécessaires pour permettre aux chercheurs de réaliser leurs mandats.

A titre d’exemple, les archives du Service sanitaire/Service de la santé publique qui ont permis les études sur la stérilisation légale des malades et infirmes mentaux sont entrées aux ACV en plusieurs lots, entre les années 1960 et 1987. Celles de la Commission cantonale d’internement administratif ont été prises en charge en 1990. Les registres des procès-verbaux des affaires tutélaires des 63 Justices de paix du canton ont été versés progressivement, des années 1950 à 2002. L’ensemble des dossiers de mineurs de l’OTG sont entrés en 1991 (dossiers jusqu’en 1976) puis en 1999 (dossiers jusqu’en 1986). Les jugements du Tribunal des mineurs antérieurs à 1981 ont été acquis en 1996. Etc.

Dans certains cas, les ACV ont complété ou recherché spécifiquement des fonds d’archives relatifs aux thèmes de débats engagés. Les archives de la Maison d’éducation de Vennes, par exemple, dont la majeure partie avait été versée en 1993, ont été complétées en 2009 et ont ainsi pu être mises à disposition pour la rédaction d’un ouvrage de référence sur cette institution, paru en 2012 ***(6)***. On peut aussi citer le fonds de l’Office médico-pédagogique vaudois, qui a reçu en consultation de très nombreux mineurs placés ou en vue de leur placement, versé aux ACV en automne 2013 et qui s’avère essentiel pour les recherches actuelles.

En mai 2014, les ACV ont assuré l’archivage définitif, dans le fonds de l’Ecole d’études sociales et pédagogiques qu’elles conservent depuis 2008, des archives de l’unité de recherche qui a réalisé l’étude publiée en 2004 sur *Le traitement des orphelins et les placements d’enfants au 20e siècle*. Parmi ces documents se trouvent notamment de nombreux témoignages enregistrés et leur transcription, ainsi que des dossiers relatifs à l’exposition itinérante *Enfance volée*. De surcroît, les archives personnelles de Louisette Buchard-Molteni, relatives à ses actions et à son autobiographie *Le Tour de Suisse en cage*, avaient été confiées aux chercheurs et font donc partie des documents reçus.

En décembre 2014, une directive sur les règles d’archivage du Centre LAVI du canton de Vaud a été établie en collaboration entre celui-ci, le Service de prévoyance et d’aide sociales et les ACV. Entrée en vigueur au 1er janvier 2015, elle permet d’assurer la conservation intégrale puis le versement aux ACV des dossiers des victimes de mesures coercitives à des fins d’assistance et de placements extrafamiliaux qui se sont adressées au Centre LAVI.

3.3 L’échantillonnage des dossiers du Service de protection de la jeunesse

En ce qui concerne les dossiers du SPJ et de ses prédécesseurs, 4’658 d’entre eux, ouverts entre 1920 et 1970 environ, ont été versés aux ACV en 1986, 1993 et 1996. Ils y occupent 80 mètres linéaires de rayonnages. Le SPJ lui-même en conserve approximativement 30'000, totalisant 600 mètres linéaires, ouverts principalement dès 1960 environ (mais parfois antérieurement, du fait du classement par fratrie).

Les 4'658 dossiers du SPJ conservés aux ACV constituent un échantillon représentatif de ceux de l’époque concernée. Celui-ci aurait dû représenter exactement les 20 % du total (un dossier sur cinq), mais il a été constaté que du fait du classement par fratrie, l’échantillonnage effectué a finalement abouti à la conservation de 30 % environ du total d’origine. Les autres dossiers de l’époque ont été éliminés à l’échéance d’un délai de conservation de 20 ans dès la majorité (alors fixée à 20 ans), soit lorsque les personnes concernées ont atteint l’âge de 40 ans. Cette pratique de l’échantillonnage, appliquée universellement pour les très grandes masses de dossiers individuels, après une période de conservation intégrale, permet de disposer d’un échantillon statistiquement représentatif de l’ensemble d’origine et donc d’effectuer sur cette base des études scientifiquement fondées, sans devoir assumer les coûts exorbitants d’une conservation ad aeternum de l’ensemble du fonds d’origine. La durée du délai de conservation intégrale, 20 ans, avait été fixé, au début des années 1980, d’entente entre le SPJ et les ACV : d’application courante pour des dossiers de ce type, il était estimé largement suffisant

pour que les personnes souhaitant se renseigner sur leur enfance une fois devenues adultes puissent entamer une procédure ; l'expérience d'alors était que les demandes de consultation étaient présentées dans les années suivant la majorité, jamais au-delà du délai retenu.

Lorsqu'est survenue, fin 2003-début 2004, la première vague de demandes de consultation de leur dossier par des personnes beaucoup plus âgées qu'auparavant, les éliminations au terme du délai de conservation de 20 ans ont été immédiatement suspendues au profit, dès 2007, d'un délai de 80 ans dès la majorité, afin d'assurer à chacun, sa vie durant, un accès possible aux documents qui le concernent.

Il convient de relever que ce nouveau délai d'"archivage intermédiaire", exceptionnellement long, entraînepour le SPJ un quadruplement des coûts de conservation et des problèmes logistiques qui ne sont pour l'heure pas résolus. Son local d'archives est proche de la saturation. Le Conseil d'Etat suit cette situation avec la plus grande attention.

Le SPJ et les ACV communiquent en toute transparence sur ces éliminations. Les personnes concernées sont informées du fait qu'un dossier les concernant a existé (les fichiers concernés permettent en principe de l'attester) mais a été éliminé, au terme d'une procédure d'échantillonnage basée sur des critères purement statistiques, ne tenant aucun compte d'éléments personnels. L'ouvrage *Enfance sacrifiée*paru en 2005 consacre un chapitre spécifique à la description des fonds disponibles, à leur constitution et aux éliminations réalisées.

3.4 Les fonds d'archives en dehors de l'administration cantonale vaudoise

Conformément aux recommandations émises par la Conférence des directrices et directeurs cantonaux des affaires sociales, ainsi que par la Conférence des directrices et directeurs d'Archives suisses, les ACV ont fourni en mars 2013 aux Archives communales du canton de Vaud, par l'intermédiaire de l'Association vaudoise des archivistes, des informations sur la question des mesures coercitives à des fins d'assistance et des placements extrafamiliaux, ainsi que des recommandations relatives à la conservations des dossiers et à leur consultation par les intéressés. Il faut cependant rappeler que, comme déjà mentionné au point 1.2.1 in fine, dans le canton de Vaud, la responsabilité des mesures prises et de leur suivi incombait principalement à des autorités cantonales et non communales, au contraire de ce qui était souvent le cas dans les autres cantons. L'essentiel des informations disponibles se trouve donc dans les archives des services et offices cantonaux, conservées aux ACV ou parfois encore chez leur producteur.

Concernant les archives des institutions dans lesquelles étaient placés des enfants, il s'agissait d'établissements de statut privé, à l'exception de la Maison d'éducation de Vennes (dont les archives ont été versées aux ACV : voir le point 3.2). Ces institutions n'avaient donc, à l'époque, aucune obligation en matière de conservation des dossiers de leurs anciens résidents.

Les ACV collaborent depuis la fin de 2013 avec l'Association vaudoise des organisations privées pour personnes en difficulté (AVOP), qui regroupe la grande majorité des institutions sociales du canton de Vaud (une septantaine), afin d'établir en commun des règles de conservation et de communication de leurs archives. Dans le cadre de ce projet, une recommandation a été émise par l'intermédiaire de l'AVOP à l'intention des institutions en relation avec le SPJ, afin qu'elles ne procèdent à aucune destruction de dossiers jusqu'à nouvel avis. Leurs coordonnées sont fournies à leurs anciens pensionnaires, afin qu'ils ou elles puissent y consulter leur dossier, s'il existe encore. Une circulaire sera également transmise à toutes ces institutions pour souligner une nouvelle fois l'importance de leurs archives dans la reconstitution du passé des victimes.

La question du recensement précis des dossiers personnels et autres sources documentaires encore disponibles dans ces institutions se pose désormais, ainsi que l'assurance de leur pérennité par des accords spécifiques, voire par le versement de ces documents. Le sort des archives des institutions disparues (notamment de celles qui ont été transformées et ont changé de nom mais qui ont eu des

successeurs) devrait aussi être vérifié. Le Conseil d'Etat se rallie à la proposition de la Table Ronde ***(2)***qui recommande que "les archives cantonales continuent de sensibiliser et soutenir les archives communales et privées, en particulier religieuses, dans le domaine de la gestion et de la conservation des dossiers ainsi que de l'exercice des droits de consulter leurs dossiers".

A l'heure actuelle, sans ressources supplémentaires, les ACV ne sont pas en mesure de mettre en œuvre un recensement de cette importance. Outre leurs missions ordinaires et la conduite de plusieurs projets d'envergure qui sont en cours (archivage électronique, numérisation, densification des locaux de stockage), leur personnel leur permet d'assurer uniquement les recherches qui leur sont demandées par l'intermédiaire du Centre LAVI.

Vu l'importance que représente la préservation de cette partie de la mémoire des milliers d'enfants placés dans le canton de Vaud, le Conseil d'Etat considère qu'il vaut la peine d'examiner l'opportunité d'un appui temporaire aux ACV afin de permettre sa réalisation, d'autant plus si l'on s'achemine vers une obligation de conservation ancrée dans le droit fédéral, ainsi qu'il en est question dans le projet de loi fédérale mise en consultation en 2015.

3.5 Sensibiliser, informer

Le Conseil d'Etat entend intensifier la sensibilisation de toutes les instances non publiques - y compris les Eglises - afin qu'elles préservent les dossiers en lien avec cette page de notre histoire. De même, dès l'automne 2015, il est prévu qu'une large information soit diffusée auprès des centres, des associations et des professionnels qui s'occupent des victimes (Pro Senectute, CMS, EMS, médecins) afin qu'elles soient clairement informées de leurs droits et des mesures d'aide à leur disposition.

3.6 Les programmes de recherche

Conformément à la loi fédérale du 21 mars 2014 sur la réhabilitation des personnes placées par décision administrative, le Conseil fédéral a mis sur pied le 5 novembre 2014 une commission indépendante d'experts chargée de réaliser une étude scientifique sur les placements administratifs ordonnés avant 1981. Dans le rapport final qu'elle soumettra au Conseil fédéral, au plus tard à la fin de 2018, la commission mettra l'accent sur l'histoire des placements administratifs, sur les conséquences qu'ils ont eues sur les victimes et les personnes concernées et sur les raisons ayant mené les autorités à agir de la sorte. Elle veillera également à établir des liens avec les autres mesures de coercition et placements extrafamiliaux.

Par ailleurs, un vaste projet Sinergia intitulé *Placing Children in Care : Child Welfare in Switzerland (1940-1980)*, financé par le Fonds national suisse de la recherche scientifique et mené conjointement par six universités et hautes écoles, a débuté en janvier 2014. Il vise à étudier dans une perspective pluri- et interdisciplinaire le système de placement institutionnel des enfants en Suisse dans la seconde moitié du 20^{e}siècle ***(7)***. Plusieurs des chercheurs engagés travaillent actuellement aux ACV, sur les fonds mentionnés dans le présent rapport.

De nombreuses autres études, au niveau de certains cantons ou de l'ensemble de la Suisse, ont été récemment publiées ou sont en cours ***(8)***.

4 CONCLUSION

Plus que les modifications légales intervenues dans les années 1970 et 1980, les événements survenus ces 15 dernières années ont favorisé une prise de conscience des souffrances vécues par les victimes de mesures de coercition à des fins d'assistance et de placements extrafamiliaux. Les autorités cantonales vaudoises ont été parmi les premières à décider de lancer des études historiques afin de comprendre ce qui s'était passé et de recueillir les témoignages de personnes encore en vie. Elles ont également assuré la conservation et la mise à disposition des archives de leur administration et ont informé dans le même sens les communes et les institutions privées concernées. Sans attendre les décisions fédérales, le Conseil d'Etat a décidé dès 2012 d'octroyer une aide financière aux victimes les plus démunies, puis a adopté des mesures afin d'accompagner et de soutenir les personnes en quête de compréhension de leur passé.

Les études historiques montrent que s'il est possible de connaître le nombre de personnes internées administrativement, il sera probablement impossible de savoir précisément combien d'enfants ont été placés, dans quelles conditions, combien de mères ont été persuadées de "donner" leur enfant en adoption, sans contrainte officielle mais en réalité sous pression. Les nombreuses études en cours ou projetées apporteront néanmoins de nouveaux éléments de compréhension de l'histoire des victimes de mesures de coercition à des fins d'assistance et de placements extrafamiliaux.

Enfin, le Conseil d'Etat souligne que le débat sur les règles régissant la réhabilitation et désormais la réparation a lieu au niveau fédéral, ce qui n'était pas le cas il y a quelques années encore mais qui est logique vu la dimension nationale de la problématique des victimes des mesures coercitives dans les années cinquante à huitante. Ceci étant, les actions menées au niveau cantonal s'inscrivent pleinement dans le processus engagé par la Confédération. A ce titre, le Conseil d'Etat peut ainsi se considérer comme étant naturellement lié par les excuses demandées par Mme Sommaruga au nom des autorités de notre pays aux victimes de ces pratiques.

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil d'approuver le présent rapport, valant rapports aux deux postulats.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 9 décembre 2015.

Le président :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

Références

(1) Sandra Claudia Andres*, L'Institution cantonale en faveur de l'enfance malheureuse et abandonnée. Rechtliche und soziale Aspekte des Verdingswesens im Kanton Waadt 1888-1939*, mémoire de licence, Zurich, 2004, 149 p.

Geneviève Heller, dir., *Le traitement des orphelins et les placements d'enfants au 20e siècle. Rapport final*, Lausanne, 2004, pagination multiple.

Geneviève Heller, Pierre Avvanzino, Cécile Lacharme, *Enfance sacrifiée. Témoignages d'enfants placés entre 1930 et 1970*, Lausanne, Les cahiers de l'éésp, 2005, 144 p.

(2) Rapport et propositions de la Table ronde pour les victimes de mesures de coercition à des fins d'assistance et de placements extrafamiliaux avant 1981, Berne, Département fédéral de justice et police, août 2014, 53 p.

(3) Walter Leimgruber, Thomas Meier, Roger Sablonier, *L'Œuvre des enfants de la grand-route. Etude historique réalisée à partir des archives de la Fondation Pro Juventute déposées aux Archives fédérales suisses*, Berne, 2000, 161 p. + annexes (traduction de *Das Hilfswerk für die Kinder der Landstrasse*, 1998).

(4) Gilles Jeanmonod, avec la collaboration de Jacques Gasser et Geneviève Heller, *La stérilisation légale des malades et infirmes mentaux dans le canton de Vaud, 1928-1985*, Lausanne, Institut universitaire d'histoire de la médecine et de la santé publique, juin 1998, 120 p.

Gilles Jeanmonod, Geneviève Heller, avec la collab. de Jean-François Dumoulin, dir. Jacques Gasser, *Eugénisme et stérilisation non volontaire en Suisse romande durant le 20e siècle : rapport final complet*, Lausanne, Institut universitaire d'histoire de la médecine et de la santé publique, 2001, 4 vol.

Geneviève Heller, Gilles Jeanmonod, Jacques Gasser, *Rejetées, rebelles, mal adaptées : débats sur l'eugénisme, pratiques de la stérilisation non volontaire en Suisse romande au XXème siècle*, Genève, Georg, 2002, 480 p.

(5) Yves Collaud, Thierry Delessert, Anne-François Praz, Nelly Valsangiacomo, *Rapport historique sur les dispositifs vaudois d'internement administratif (1900-1970)*, Université de Lausanne et Université de Fribourg, janvier 2015, 29 p.

Auparavant avaient paru :

Yves Collaud, *« Protéger le peuple » du canton de Vaud, histoire de la Commission cantonale d'internement administratif (1935-1942)*, mémoire de maîtrise, Lausanne, août 2013, 106 p.

Yves Collaud, *Pré-rapport sur les dispositifs vaudois d'internement administratif*, Lausanne, juillet 2014, 10 p.

(6) Geneviève Heller, *Ceci n'est pas une prison. La Maison d'éducation de Vennes. Histoire d'une institution pour garçons délinquants en Suisse romande (1805-1846-1987)*, Lausanne, 2012, 438 p.

(7) http://www.placing-children-in-care.ch

(8) Voir notamment :

Urs Germann, *Die administrative Anstaltsversorgung in der Schweiz im 20. Jahrhundert. Bericht zum aktuellen Stand der Forschung*, Berne, mars 2014, Forschungsberichte.ch., 15 p.

Markus Furrer, Kevin Heiniger, Thomas Huonker, Sabine Jenzer, Anne-Françoise Praz, *Fürsorge und Zwang : Fremdplazierung von Kindern und Jugendlichen in der Schweiz 1850-1980 / Entre assistance et contrainte : le placement des enfants et des jeunes en Suisse 1850-1980*, Bâle, 2014, 418 p.

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2016 **RC-269**

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

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les postulats

• Jean-Michel Dolivo et consorts demandant si le canton de Vaud réhabilitera les personnes détenues administrativement entre les années 1930 et 1980 (13_POS_018) et

• Josée Martin et consorts - Sauvegarder les archives des enfances volées (14_POS_089)

1. PREAMBULE

La commission nommée pour traiter de l'objet cité en titre s'est réunie à Lausanne, le 18 avril 2016.

Elle était composée de Monsieur Michel Collet, confirmé dans son rôle de président et rapporteur, ainsi que de Mmes Josée Martin, Martine Meldem, Annick Vuarnoz, Catherine Aellen et MM. Jean-Michel Dolivo, Filip Uffer, Jacques Ansermet, Fabien Deillon, Philippe Cornamusaz, Michel Rau, Philippe Germain, Daniel Trolliet, Maurice Treboux, Jean-Luc Bezençon.

Monsieur le Conseiller d'Etat Pierre-Yves Maillard, Chef du Département de la santé et de l'action sociale (DSAS), ainsi que MM. Vincent Grandjean, Chancelier de l'Etat de Vaud et Gilbert Coutaz, Directeur des Archives cantonales vaudoises (ACV) étaient également présents.

Les notes de séance ont été tenues par Mme Fanny Krug, secrétaire de commission. Nous tenons ici à l'en remercier.

2. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

M. le Conseiller d'Etat et M. le Chancelier nous brossent, l'un le contexte dans lequel le canton est intervenu tentant dans un premier temps d'établir les faits, le second les particularités de l'aide immédiate apportée sur Vaud, soit dans un second temps proposant une réparation.

Le processus en cours s'inscrit dans le contexte fédéral avec en point d'orgue la prononciation d'excuses publiques par la Confédération et les cantons et le processus d'aide immédiate enclenché par cette dernière.

Au niveau vaudois, les autorités ont suivi un processus parallèle: d'abord le Département de la formation et de la jeunesse (DFJC) a commandé une étude pour faire le point sur ce qui s'était passé, cette démarche a été réactualisée par une demande adressée à des historiens dans le sens de ce qui était demandé dans le postulat Jean-Michel Dolivo et consorts.

L'aide immédiate a pu être financée initialement par le fonds Correvon (CHF 250'000.-), lequel a été intégré au fonds pour l'enfance malheureuse et abandonnée. L'aide immédiate a été octroyée à 141 personnes et il reste une dizaine de cas pendants. Soit au total 150 personnes pour un montant de CHF 1.8 Mio. Le Canton a convenu avec la Confédération que, pour les cas vaudois[1], le processus du Conseil d'Etat se substitue au processus fédéral. Tous les bénéficiaires de cette aide immédiate cantonale reçoivent un montant identique, soit CHF 12'000.-. Au total 1'100 personnes en Suisse auront bénéficié de l'aide immédiate dont 150 cas traités par le Canton de Vaud, soit 13.6% des cas - un pourcentage supérieur au quota de la population. Avant les discussions fédérales sur une aide

[1] Victimes sur la base de décision des autorités vaudoises

immédiate, le Canton de Vaud a inauguré une telle démarche (le seul canton à l'avoir fait à cette époque).

Une publication dans la Feuille des avis officiels (FAO) a précisé la modification des buts du fonds Correvon et la possibilité d'obtenir cette aide. Au début, les personnes se sont annoncées en petit nombre. Le Canton a ensuite donné mandat à un représentant actif des victimes placées, M. Wielly, de prendre contact avec des victimes et de récolter des témoignages ; il a également prolongé les délais pour l'obtention de l'aide à plusieurs reprises (ultime délai à la fin de l'été 2015). On est ainsi passé de quelques cas à 150 personnes reconnues.

Le rapport présente ainsi les bases légales concernées, les chiffres, cas et processus intervenus.

3. POSITION DES POSTULANTS

M. Dolivo remercie l'administration et le Conseil d'Etat pour le rapport. Il s'en dit satisfait même s'il reste des questions ouvertes. Le postulant est d'avis qu'il est important d'en discuter publiquement dans le cadre du débat au Grand Conseil, en lien avec le débat en cours au niveau fédéral. Ce document tente d'appréhender la réalité et le type d'intervention des autorités dans le cadre notamment de la mise en œuvre de dispositions légales ou de prises de positions par rapport à des situations sociales particulières (alcoolisme, prostitution). Il traite des conséquences de l'application de ces lois ou de ces décisions pour les personnes concernées et leurs descendants directs notamment.

Au niveau du contenu, il relève un travail de qualité effectué par l'administration et les Archives cantonales vaudoises (ACV) en particulier. Ce document, selon lui, met en évidence le nombre important de personnes concernées, il donne des chiffres précis[2] tout en soulignant, en conclusion et le postulant cite : « (…) il sera probablement impossible de savoir précisément combien d'enfants ont été placés, dans quelles conditions, combien de mères ont été persuadées de « donner » leur enfant en adoption, sans contrainte officielle mais en réalité sous pression (…)»[3].

Le rapport souligne également l'importance d'une reconnaissance publique par un travail historique et la réparation des conséquences et du préjudice. Sur ce point, différentes étapes doivent encore être franchies au niveau fédéral. Au niveau du Canton de Vaud, le postulant considère important que le débat au Grand Conseil autour de ce rapport soit une des étapes de ce processus, qu'il dépasse les clivages politiques et permette de prendre en compte la dimension de souffrance humaine des victimes et la nécessaire réparation.

Concernant spécifiquement la question des 237 demandes envoyées aux ACV jusqu'au 1er octobre 2015[4], ainsi que d'autres demandes en cours, le postulant souhaiterait obtenir des informations complémentaires quant au traitement des cas LAVI.

Mme Martin: la postulante dit avoir pris connaissance du rapport avec satisfaction. Elle y voit une contribution concrète à la reconnaissance de l'injustice qui a été faite. Elle salue, non seulement la manière dont le rapport a été rédigé, mais aussi l'ensemble des démarches réalisées.

La postulante souligne en particulier les mesures systématiques et convaincantes en matière d'archivage. Le rapport présente bien l'évolution de la manière de traiter les archives en fonction des priorités émises ; par exemple, l'évolution des pratiques de la conservation des archives du Service de la protection de la jeunesse (SPJ) qui sont désormais conservées 80 ans dès la majorité des personnes concernées.

Le choix de la transparence est également à relever, avec une information claire aux personnes dont le dossier n'existe plus et des indications par rapport à la procédure.

Ce rapport montre également les importants moyens mis à disposition des ACV et du Centre de consultation LAVI (Loi fédérale sur l'aide aux victimes d'infractions) et l'accompagnement apporté aux personnes concernées.

---

[2] « 146 personnes ont été internées (104 femmes et 42 hommes), pour les motifs suivants : prostitution, racolage, souteneur, jeux illégaux, inconduite ou fainéantise, délinquance d'habitude » (p.12 du rapport du Conseil d'Etat) ; « 2'523 prononciations d'internement entre 1907 et 1957 » dans le cadre de l'application de la loi sur l'internement des alcooliques (p.13 du rapport du Conseil d'Etat)

[3] p.18 du rapport du Conseil d'Etat

[4] p. 7 du rapport du Conseil d'Etat

La postulante relève plusieurs défis:

- Poursuivre le travail entrepris au niveau des archives, notamment auprès des institutions privées qui ne sont pas dans l'entourage du Canton.
- Elargir la sensibilisation des professionnels qui paraît bien commencée.
- Continuer la démarche de sensibilisation auprès des personnes concernées.
- Au-delà de la période d'aide financière qui est arrivée à son terme, il reste un travail important à faire pour ce qui concerne l'accès aux données.

4. DISCUSSION GENERALE

Deux commissaires mentionnent que les dérives dans ces mesures administratives occultent le fait qu'elles ont parfois eu des conséquences positives pour les personnes placées et que des enfants ont été aussi bien accueillis dans des familles paysannes.

Le cadre de ce rapport n'est toutefois pas le lieu d'un débat sur les politiques publiques où l'on s'interroge sur les pratiques passées et présentes mais la reconnaissance de faits historiques, cas dramatiques et abusifs.

Les archivistes communaux ont été informés très tôt.

Des interventions de commissaires amènent à se poser la question des moyens à disposition aujourd'hui, permettent-ils d'éviter de revivre des situations aussi dramatiques que par le passé ? M. le Conseiller d'Etat au travers de quelques exemples récents conclu à une tension constante entre le besoin de sécurité imposé par l'Etat et la préservation de la liberté, le débat subsiste et les décisions resteront difficiles à prendre.

En réponse aux interventions de commissaires, des compléments sont apportés par l'Archiviste cantonal sur la manière dont les demandes sont documentées : certains dossiers sont disponibles mais les archivistes sont aussi allés en rechercher, ainsi les archives de l'hôpital de Cery (qui exceptionnellement sont complètes), d'Addiction Suisse et de la Croix-Bleue sont entrées aux ACV. Ce sont autant d'éléments qui documentent des faits de société, avec des témoignages forts.

Dans le canton, c'est l'Etat qui prenait les décisions de placement, il a pris les mesures qui s'imposaient, intervenant souvent dans l'urgence, par contre, il s'est sans doute montré déficient au niveau des contrôles et du suivi, faute de moyens...

L'action principale des ACV se joue actuellement avec l'Association vaudoise des organisations privées pour personnes en difficulté (AVOP)[5]: une étude est en cours sur les institutions concernées par les mesures coercitives.

Le Directeur des ACV remet aux commissaires une liste, établie dans les années 1950, des institutions concernées. A noter que l'astérisque correspondant aux institutions pour lesquelles les ACV ont reçu des dossiers de victimes; aussi certaines institutions ne sont pas concernées à première vue par les mesures coercitives. En outre, une partie de ces institutions ont changé d'affectation ou ont fermé[6].

La situation des enfants placés dans des familles échappe complètement aux ACV, ainsi que celle des enfants vaudois de confession catholique placés dans les institutions religieuses d'autres cantons[7] (notamment à l'Institut Marini, FR).

En réponse à la question d'un commissaire, le Chancelier explique que la loi fédérale sur les mesures de coercition à des fins d'assistance et les placements extrafamiliaux antérieurs à 1981 (LMCFA)[8] va viser deux catégories de personnes:

---

[5] Cette association regroupe environ 70 institutions à travers le canton qui se chargent d'enfants en difficulté

[6] 272 témoignages reçus à ce jour.
Voir annexe : *Liste des établissements* ; source : Problèmes des maisons d'éducation vaudoises, rapport présenté par Jacques Besson, directeur de l'Ecole Pestalozzi d'Echichens, 15 février 1954

[7] Voir à ce sujet notamment la recherche commandée par Mgr Morerod concernant les abus dans les institutions religieuses fribourgeoises, ainsi que l'enquête conduite par Mme Anne-Catherine Lyon, *Enfance sacrifiée. Témoignages d'enfants placés entre 1930 et 1970,* Geneviève Heller, Pierre Avvanzino, Cécile Lacharme, Lausanne, les cahiers de l'EESP, 2005

[8] En gestation au niveau fédéral

- Les victimes[9] qui ne sont qu'une partie des personnes concernées. La loi fédérale prévoit que ces personnes pourront prétendre à la contribution de solidarité.
- Les personnes concernées, soit un cercle beaucoup plus large qui comprend aussi les personnes dont l'issue a été plus heureuse. La loi fédérale va favoriser l'accès aux archives pour ces personnes.

Dans le Canton de Vaud, la préoccupation est - et grâce au postulat Josée Martin et consorts - de conserver ce qui existe encore pour pouvoir reconstituer les parcours. Parmi les personnes qui cherchent à connaître leurs archives, une minorité entreprend cette démarche pour obtenir l'aide immédiate.

A l'échelle nationale, l'aide immédiate concerne 1'000 personnes (victimes en situation financière précaire). La contribution de solidarité (un montant unique pour chaque victime[10]) vise un maximum de 10'000 personnes, dont la majorité n'est pas en situation financière précaire.

5. ETUDE DU RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT

Compléments apportés en commission par le Chancelier.

1.2.3 La réhabilitation et la réparation financière

Le Canton de Vaud est déjà en contact avec l'autorité fédérale responsable de l'instruction des dossiers. L'aide immédiate et la contribution de solidarité pouvant se cumuler.

1.3.2 La prise de conscience

Le Centre LAVI est le point de départ pour toutes les démarches; parfois les ACV reçoivent directement des demandes, et lorsque ces demandes concernent des demandes d'aide immédiate, elles sont renvoyées au Centre LAVI ou au Bureau cantonal de médiation administrative (BCMA). Un accord existe entre les trois autorités pour que l'information circule immédiatement. Les chiffres du Centre LAVI et ceux des ACV ne se recoupent pas nécessairement[11].

Le Directeur des ACV précise pour le postulant que les statistiques des demandes reçues et réponses envoyées montrent que le nombre des demandes de recherches auprès des ACV est passé de 237 à 272[12]. Les demandes ont augmenté à la suite d'un Temps Présent diffusé en avril 2015[13] (+44% des dossiers reçus entre avril et juillet 2015).

Concernant la dernière phrase de la p.7 du rapport, elle doit être complétée comme suit :
« Dès cette date et jusqu'au 1er octobre 2015, les ACV en ont reçu 237, émanant d'anciens enfants placés, parfois de leurs descendants ; plusieurs dizaines d'autres étaient en cours de formulation auprès du Centre LAVI du canton de Vaud.»

Interpellé par une commissaire sur le nombre de victimes, le Directeur des ACV relève que les chiffres ne sont pas concordants au niveau fédéral: le texte de l'initiative sur la réparation mentionne un nombre de 20'000 à 25'000 victimes, le texte du contre-projet fédéral parle de 12'000 à 15'000 victimes. Selon une estimation de la Conférence des directrices et directeurs cantonaux des affaires sociales (CDAS), le Canton de Vaud devrait en principe recevoir 802 dossiers et le Canton de Berne 2'387.

1.3.3 Les mesures d'accompagnement

Le Chancelier, en réponse à des demandes de commissaires, explique que les personnes ne s'adressent plus directement au BCMA car le délai pour déposer une demande d'aide immédiate a été fixé à juin 2015 (au niveau fédéral), prolongé jusqu'à fin août 2015 par le Conseil d'Etat. La mission du BCMA va s'arrêter avec la fin de l'octroi de l'aide immédiate.

[9] *Définition*, art. 2 LMCFA
[10] Enveloppe de CHF 300 millions vraisemblablement
[11] A vérifier avec le Centre LAVI
[12] Voir annexe : *Démarches de recherches liées aux mesures de coercition à des fins d'assistance et aux placements extrafamiliaux avant 1981, Statistique des demandes reçues / réponses envoyées*
[13] *Enfants placés, les dossiers de la honte*, Temps présent, 23 avril 2015 http://www.rts.ch/emissions/temps-present/justicecriminalite/6643600-enfants-places-les-dossiers-de-la-honte.html

Un soutien psychologique pour les victimes ne fait pas partie de l'offre publique, le Centre LAVI a priorisé sa mission auprès de ces personnes et a donné à 11 collaborateurs le soin de suivre cette démarche. Ceux-ci devraient être attentifs à la souffrance particulière des victimes mais il ne s'agit pas de consultations psychologiques. Une partie des cas les plus difficiles ont été traités par le BCMA, en lien avec l'aide immédiate. Les collaborateurs du BCMA sont formés à l'écoute de ces personnes. Le Directeur des ACV précise que la plupart du temps, le rapport des ACV n'est pas diffusé tel quel. Le Centre LAVI restitue cette mémoire, en tenant compte de la fragilité de la personne. Les pièces sont remises par les ACV à la demande de la victime par l'intermédiaire du Centre LAVI et ce dernier fait l'interprétation du dossier au moment de l'entretien avec la victime[14].

1.3.6 Le choix de la transparence

En lien avec la dernière phrase du paragraphe précédent, un commissaire demande de compléter l'information sur la politique de transparence (dernière phrase, p.10) : « (…) les ACV appliquent donc une politique de transparence maximum, pour autant que l'information soit demandée ou cherchée par la victime (…)".

REPONSE AU POSTULAT de M. le Député Jean-Michel Dolivo « demandant si le canton de Vaud réhabilitera les personnes détenues administrativement entre les années 1930 et 1980 »

2.2.3.2 Loi sur l'internement administratif des éléments dangereux pour la société

Constatant que la plupart des femmes concernées l'ont été pendant la guerre 1939-1945, une commissaire souhaite savoir quelle en est l'explication. Le Directeur des ACV interprète ce phénomène par un besoin de moralité et celui de renforcer l'unité d'une population face au danger extérieur; aucun désordre n'était admis et cela tenait aux conditions de guerre.

2.2.3.3 Loi sur l'internement des alcooliques

En relation avec les 2'523 prononciations d'internement entre 1907 et 1957, le postulant s'interroge sur le mécanisme faisant qu'il est impossible de déterminer combien de personnes ont été internées à plusieurs reprises au cours de leur vie (réitération d'une prononciation ou, au contraire, plusieurs décisions pour une même personne). Le Chancelier se propose de rechercher cette information dans l'étude.

REPONSE AU POSTULAT de Mme la Députée Josée Martin « Sauvegarder les archives des enfances volées »

3.3 L'échantillonnage des dossiers du Service de la protection de la Jeunesse

Le chiffre de 4'658 dossiers est expliqué à la demande d'une commissaire, il correspond à un échantillonnage de tous les dossiers du SPJ entre 1920 et 1970 environ, c'est-à-dire tous les dossiers d'enfants pour lesquels le SPJ est intervenu, qu'ils soient placés ou non.
De même, le chiffre de 30'000 correspond aux dossiers conservés par le SPJ et qui sont progressivement versés aux archives. Ces chiffres ne sont pas à considérer comme ceux d'enfants placés. (Le Conseiller d'Etat).

3.5 Sensibiliser, informer

S'agissant de la démarche visant à la diffusion d'une large information auprès des centres, le Directeur des ACV indique à la postulante que les ACV ont pris contact avec l'AVOP (70 institutions) et sont intervenues directement auprès de celles pour lesquelles il y avait des dossiers récurrents de placements pour vérifier l'existence ou non d'archives et compléter l'information.

Une circulaire des archives a été transmise aux institutions qui sont en contact direct avec les victimes.

L'état de la liste des institutions concernées par les mesures coercitives[15] correspond à une période antérieure à la mise en place d'une politique sociale par l'Etat (le DSAS est un département récent dans l'organigramme de l'administration cantonale).

[14] Ces dossiers sont également conservés à titre de témoignage (archivage historique)
[15] Voir annexe : *Liste des établissements* ; source : Problèmes des maisons d'éducation vaudoises, rapport présenté par Jacques Besson, directeur de l'Ecole Pestalozzi d'Echichens, 15 février 1954 - l'astérisque correspond aux institutions pour lesquelles les ACV ont reçu des dossiers de victimes

3.6 Les programmes de recherche

Interpellé par une commissaire concernant le projet Sinergia intitulé *Placing Children in Care : Child Welfare in Switzerland (1940-1980)*, le Directeur des ACV explique que la Confédération a délégué à plusieurs professeurs d'université la responsabilité de la conduite de la démarche scientifique; au niveau romand, la Professeur Anne-François Praz (Université de Fribourg) et la Professeur Nelly Valsangiacomo (Université de Lausanne) dirigent une équipe de chercheurs qui travaillent depuis deux mois aux ACV (le Canton de Vaud fait partie d'un lieu de recherche particulier par rapport au nombre de dossiers et de la situation vaudoise). Ce travail est soumis à des contraintes scientifiques et des échéanciers fixés par la Table ronde[16]; un arrêté fédéral donne le cadre juridique pour l'accès aux sources. Cette étude a pour but de faire le bilan d'une politique et une étude comparative entre les cantons dans l'application de cette politique; il ne s'agit pas de faire une étude de cas. Le Chancelier ajoute qu'il ne s'agit pas de l'étude scientifique envisagée dans le cadre de la loi fédérale; l'appel d'offres du Fonds national suisse de la recherche scientifique est prévu pour le début 2017. Il s'agira d'un travail d'envergure sur plusieurs années, découplé du processus d'indemnisation.

6. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents. Elle l'enjoint à approuver le rapport du Conseil d'Etat en faisant sienne la conclusion selon laquelle « le Conseil d'Etat peut se considérer comme étant naturellement lié par les excuses demandées par Mme Sommaruga au nom des autorités de notre pays aux victimes de ces pratiques ».

7. DEMANDE DE LA COMMISSION

Une discussion a lieu à la demande du postulant sur la manière de marquer l'acceptation unanime du rapport du Conseil d'Etat, de concevoir une participation du Grand Conseil à ce moment de reconnaissance et de marquer symboliquement l'approbation du rapport du Conseil d'Etat.

Il relève l'importance de la conclusion du rapport selon laquelle « (…) le Conseil d'Etat peut ainsi se considérer comme étant naturellement lié par les excuses demandées par Mme Sommaruga au nom des autorités de notre pays aux victimes de ces pratiques »[17].

Le Président de la commission prendra contact avec le Bureau du Grand Conseil et transmettra les demandes suivantes :

1. Informer les associations et quelques personnalités qui ont compté dans ce débat de la tenue de celui-ci, en précisant la date et en signalant que leur présence est bienvenue.
2. Pendant le débat: reprendre la proposition du Chancelier (le Conseiller d'Etat accueille positivement le fait que le Grand Conseil se rallie aux conclusions du Conseil d'Etat)

   Voir ci-dessus les recommandations de la Commission.
3. Après le débat: des discussions pourront se prolonger à la buvette.
4. La commission demande au Bureau du Grand Conseil de publier un communiqué de presse après le débat au Grand Conseil.

Penthalaz, le 22 mai 2016

Le rapporteur :
(Signé) Michel Collet

[16] Ndlr : Table ronde pour les victimes de mesures de coercition à des fins d'assistance et de placements extrafamiliaux avant 1981
[17] p. 18 du rapport du Conseil d'Etat

Annexes :

- Liste des établissements; source: Problèmes des maisons d'éducation vaudoises, rapport présenté par Jacques Besson, directeur de l'Ecole Pestalozzi d'Echichens, 15 février 1954
- Démarches de recherches liées aux mesures de coercition à des fins d'assistance et aux placements extrafamiliaux avant 1981, Statistique des demandes reçues / réponses envoyées

Chapitre Premier : RENSEIGNEMENTS GENERAUX

A. Renseignements sur les établissements

1. Tableau N° I :

Classification des établissements d'après l'ordre chronologique de leur fondation.

1827 - 1841, période du libéralisme

* 1827 Ecole Pestalozzi, Asile rural vaudois, Echichens
1828 "Les Airelles" Asile des Jeunes filles, Vevey
1829 Aube-Claire, Nyon
* 1841 Maison d'éducation de Vennes

1859 - 1870 après la Révolution de 1848 (développement du machinisme)

* 1859 Orphelinat de Penthaz
1862 Serix, sur Oron
1870 Orphelinat des Alpes, Cotterd, Montreux

1875 - 1899 après la guerre de 1870

1875 Orphelinat de la Broye, Avenches
1884 Association du Châtelard, Vennes s/Lausanne
* 1887 Orphelinat Chapuis, Cuarnens
* 1896 Orphelinat Goumaz, Sédeilles
* 1899 "La Maison" de Burtigny

1903 - 1913 avant la première guerre mondiale

1903 Phare Elim, La Tour de Peilz

1914 - 1919 pendant la guerre et jusqu'en 1919

1914 Servan, Lausanne
* 1917 Les Mûriers, sur Grandson
* 1919 Association des Petites familles : Le Nid de Romainmôtier
1919 " " " " " Founex

1928 - 1932, pendant la crise

1928 Association des Petites familles : Le Nid de Lully
1932 Pré de Vert, Rolle

1933 - 1942 avant et depuis la Nouvelle loi sur l'Assistance publique

1933 Le Repuis, sur Grandson
* 1938 Le Bercail, Lausanne
* 1942 Les Mayoresses, Lausanne

5. Tableau N° II :

indiquant la spécialisation des institutions, leur ordre d'importance, la confession à laquelle elles se rattachent et l'âge d'admission et de sortie des enfants.

N°s d'ordre :	Etablissements d'après leur spécialisation	réservés à			Nombre de lits			Confession de l'Etabl			l'Etabl. accepte d'autres confess.		âge des enfants	
		Garçons	Filles	Mixte	Total	occ. au 31.10.51	inoccupés	Protest.	Cathol.	Neutres	oui	non	d'admission.	de sort. au+tard
	Observation, rééducation à court terme :													
1	Le Bercail, Lausanne			M	20	20		P			oui		4-14	14
					20	20	-							
	Enfants normaux ou moral. abandonnés :													
2	Orph. Goumaz, Sédeilles	G			6	5	1	P				non	1-15	16
3	Les Nids: Romainmôtier			M	10	10		P				non	6-16	?
4	Lully			M	10	10		P				non	1-14	16
5	Founex			M	10	10		P				non	5-15	16
6	Orph. Chapuis, Cuarnens	G			11	9	2	P				non	7-16	16
7	Aube-Claire, Nyon		F		19	19		P			oui		1-12	17
8	Les Airelles, Vevey		F		20	15	5	P			oui prov.		6-15	16
9	Orph. des Alpes, Cotterd, Montreux		F		23	16	7	P				non	6-16	16
10	Orphelinat de Penthaz		F		25	20	5	P				non	5-15	16
11	Orph. de la Broye Avenches			M	40	35	5	P			oui		2½-16	16
12	Servan, Lausanne	G			46	46			C		oui		4-16	16
13	La Maison à Burtigny			M	64	54	10	P				non	½-8	17
					284	249	35							
	Enf. Physiq. déficients:													
14	Pré de Vert, Rolle			M	45	35	10	P			oui		3-12	14
15	Le Repuis, Grandson	G			45	33	12			N			15-20	23
					90	68	22							
	Enf. intellect. déficients:													
16	Ecole Pestalozzi Echichens	G			64	64		P			oui		7-15	17
17	Les Mûriers, Grandson		F		65	50	15	P				non	7-18	20
					129	114	15							
	Enf. dif. et dissociaux :													
18	Les Mayoresses La Sallaz		F		25	20	5			N			15-20	22
19	Le Châtelard, Vennes		F		26	24	2	P			oui		7-15	16
20	Phare Elim T. de Peilz		F		32	25	7	P			oui		15-18	20
21	Maison d'éduc. Vennes	G			55	49	6			N			15-20	20
22	Serix sur Oron	G			70	48	22			N			7-20	20
					208	166	42							
		7	8	7	731	617	114	17	1	4	9	9		

P R O B L E M E S

D E S

M A I S O N S D ' E D U C A T I O N V A U D O I S E S

R A P P O R T

basé sur l'enquête organisée en 1951 par l'Association vaudoise des oeuvres privées pour enfants et adolescents (AVOP) cherchant à préciser les problèmes que les maisons d'éducation ont de la peine à résoudre
proposant des solutions qui pourraient servir de bases de discussion, et de travail.

Présenté par Jacques Besson, directeur de l'Ecole Pestalozzi d'Echichens

15 février 1954

Demandes de recherches liées aux mesures de coercition à des fins d'assistance et aux placements extrafamiliaux avant 1981

Statistique des demandes reçues / réponses envoyées

Année / mois	*Demandes reçues*	*Total reçu*	*Réponses envoyées*	*Total envoyé*	*Demandes en attente*
2013 (dès mi-avril)	28 (par mois : 3.3)	28	28 (par mois : 3.3)	28	0
2014	78 (par mois : 6.5)	106	70 (par mois : 5.8)	98	8
janv. 2015	8	114	4	102	12
fév. 2015	3	117	2	104	13
mars 2015	8	125	4	108	17
avril 2015	9	134	5	113	21
mai 2015	24	158	13	126	32
juin 2015	33	191	9	135	56
juillet 2015	23	214	26	161	53
août 2015	17	231	14	175	56
sept. 2015	6	237	10	185	52
oct. 2015	3	240	15	200	40
nov. 2015	8	248	4	204	44
déc. 2015	2	250	10	214	36
janv. 2016	8	258	9	223	35
fév. 2016	6	264	9	232	32
mars 2016	7	271	12	244	27
avril 2016 (au 15.04)	2	272	4	248	24

CGi

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2016 **16_INT_481**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Jean-Luc Bezençon - Arnaque à l'aide sociale, stop aux profiteurs

Rappel de l'interpellation

Le mardi 8 décembre 2015, le quotidien 24 heures révélait en première page de son journal, une arnaque à l'aide sociale qui a profondément choqué, non seulement les acteurs politiques responsables de la gestion des fonds publics, mais également l'ensemble des contribuables vaudois.

Ce scandale est consternant tant par le montant détourné — plus de six cent mille francs — que par la durée du délit, de onze ans !

L'article révèle au centime près — 608'675,90 francs — la somme indûment touchée par une famille au bénéfice des prestations sociales, du revenu d'insertion, prestations complémentaires AVS et subsides d'assurance-maladie, alors que Monsieur menait parallèlement plusieurs activités commerciales entre la Suisse et la Tunisie, notamment dans le secteur de réparation de voitures, la gestion d'achats et de transferts de fonds, ainsi que l'exportation de devises. On croit rêver et cerise sur le gâteau, Madame prétend, pour sa défense, tout ignorer des activités de son mari !

Au-delà de la gravité des faits qui, nous osons l'espérer, seront sévèrement punis, se pose un certain nombre de questions sur le fonctionnement de l'aide sociale et la crédibilité des contrôles entrepris pour éviter de telles escroqueries.

Au vu de ce qui précède, j'ai l'honneur de poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1. *Lorsqu'est déposé un dossier pour une demande d'aide sociale, à quel niveau, par qui et comment les investigations, avant d'octroyer une aide, sont-elles entreprises ?*
2. *Comment les contrôles sont-ils engagés et quels sont les moyens à disposition des personnes compétentes, que j'appellerai "inspecteurs", pour mener leurs enquêtes et vérifier la véracité des déclarations fournies par les demandeurs ?*
3. *Une fois l'aide accordée, comment s'organise le suivi des dossiers, cas échéant, qui le détermine et sur quelle base une révision de dossier est-elle entreprise ?*
4. *Une cadence pour la révision des dossiers est-elle instaurée et si oui, à quel rythme ?*
5. *Le Conseil d'Etat est-il en mesure de déterminer à quel niveau des procédures cette arnaque a été possible ?*
6. *Y a-t-il eu des erreurs d'analyse de la part d'inspecteurs ou de collaborateurs ?*
7. *Le Conseil d'Etat peut-il préciser combien de cas d'arnaques à l'aide sociale ont été recensés dans le canton, le cas échéant pour quel montant et quelle somme totale a pu être récupérée ?*
8. *Le Conseil d'Etat compte-t-il revoir ou a-t-il revu, depuis la découverte de cette arnaque, les méthodes d'évaluation, voire la conduite des dossiers dans le cadre des demandes d'aide sociale ?*

Réponse du Conseil d'Etat

La fraude dont il est question est exceptionnelle, tant par sa durée, par l'importance des montants indûment touchés qui dépassent largement la moyenne des situations dénoncées à la justice, que par le nombre d'instances concernées.

Si l'aide sociale a subi des préjudices, c'est également le fisc qui a été trompé, puis, par voie de conséquences, plusieurs régimes d'aides dont l'octroi des prestations se base sur les données fiscales comme les prestations complémentaires (PC) et les subsides à l'assurance maladie.

Cette affaire est en cours d'instruction devant le Ministère public (MP). Pour l'heure, le Conseil d'Etat n'est donc pas en mesure de se prononcer sur cette affaire et relève, comme l'a relaté la presse à la fin de l'année 2015, que sur les 600'000.- francs indûment touchés, environ 450'000.- francs ont pu être séquestrés.

Indépendamment de cette situation exceptionnelle, la sécurisation du processus d'octroi de l'aide sociale est depuis de nombreuses années une priorité du Département de la santé et de l'action sociale (DSAS).

Dès l'entrée en vigueur du Revenu d'Insertion, un dispositif d'enquête au niveau cantonal a été mis sur pied. Déployé depuis 2007, il était initialement composé de huit enquêteurs et a été graduellement renforcé afin de répondre à l'augmentation des demandes d'enquête. Ainsi, en 2015, l'effectif s'élevait à 17 enquêteurs.

Ces derniers ont effectué environ 430 enquêtes en 2015, réalisées à la suite de soupçons portant sur la dissimulation de revenus, d'éléments de fortune, de domiciliation ou encore de la composition du ménage.

Les résultats de ces enquêtes ont engendré 170 arrêts d'aide de 2011 à 2015, ce qui représente une économie estimée de 4.25 millions de francs ; le coût moyen annuel d'un dossier du Revenu d'Insertion (RI) étant de 25'000.- francs.

De plus, en 2015, le dispositif d'enquête et les contrôles croisés ont permis d'obtenir un remboursement de prestations indues pour un montant avoisinant les 3.2 millions de francs.

Depuis 2011, les bases légales ont été adaptées afin de permettre au département de renforcer les contrôles, notamment en croisant des données déclarées par les bénéficiaires avec les comptes individuels AVS et les données fiscales.

De plus, pour faciliter et améliorer les contrôles, le Conseil d'Etat a adopté à la fin de l'année 2015 un ensemble de propositions visant à faciliter les accès aux bases de données cantonales ou fédérales. Une partie de ces propositions sera prochainement débattue au Grand Conseil dans le cadre de la modification de la loi du 2 décembre 2003 sur l'aide sociale vaudoise (LASV).

Le renforcement des contrôles augmente la découverte des cas de fraudes qui sont systématiquement dénoncés auprès des autorités préfectorales ou du MP. En 2015, ce sont 406 dossiers qui ont été traités, pour lesquels 121 plaintes pénales (MP) et 211 dénonciations (autorités préfectorales) ont été déposées.

1 LORSQU'EST DÉPOSÉ UN DOSSIER POUR UNE DEMANDE D'AIDE SOCIALE, À QUEL NIVEAU, PAR QUI ET COMMENT LES INVESTIGATIONS AVANT D'OCTROYER UNE AIDE, SONT-ELLES ENTREPRISES ?

Le droit à la prestation financière du RI est examiné par l'Autorité d'application (AA) sur la base de/d' :

- une première évaluation sociale,
- l'obtention de documents permettant d'établir la situation personnelle et financière de la

personne (pièce d'identité, bail à loyer, relevé compte(s) bancaire(s) et ou postaux, dernière décision de taxation fiscale, etc.),

- la vérification systématique de données de la personne auprès du contrôle des habitants et de l'administration cantonale des impôts. En fonction des besoins, des vérifications supplémentaires peuvent également être faites auprès d'autres instances (service de la population, office des poursuites et faillites, registre foncier et service des automobiles et de la navigation),
- l'examen, au titre de la subsidiarité du RI, des obligations d'autres régimes ou de tiers (ex. assurance invalidité, allocations familiales, assurance chômage, rente-pont, PC Familles, etc.)
- des investigations supplémentaires éventuelles au moyen d'une enquête préalable.

La situation de la personne est ainsi évaluée et une décision d'octroi ou refus du RI est rendue par l'AA dans un délai maximum de 45 jours après le dépôt de la demande par le-la requérant-e.

Ces vérifications et le calcul du droit au RI se basent sur la LASV, sur son règlement d'application (RLASV), sur les Normes RI et les directives ad hoc.

2 COMMENT LES CONTRÔLES SONT-ILS ENGAGÉS ET QUELS SONT LES MOYENS À DISPOSITION DES PERSONNES COMPÉTENTES, QUE J'APPELLERAIS "INSPECTEURS", POUR MENER LEURS ENQUÊTES ET VÉRIFIER DES DÉCLARATIONS FOURNIES PAR LES DEMANDEURS ?

Hormis les vérifications lors du dépôt de la demande RI, il existe trois niveaux de contrôles dont les approches sont complémentaires :

- La révision annuelle des dossiers.
  Une révision complète du dossier est faite systématiquement une fois par année par l'AA. Cette révision comprend la vérification des données fiscales et financières des bénéficiaires, la vérification et l'actualisation des documents présents dans le dossier ainsi qu'un examen de tous les éléments de subsidiarité afin de vérifier si l'indigence est toujours avérée.
- Les enquêtes (de terrain et/ou administratives).
  Depuis 2011, environ 360 enquêtes sont menées par année. Une enquête est notamment demandée lorsque des doutes importants sur l'état réel d'indigence du bénéficiaire subsistent, lorsque des abus ont précédemment été commis, lorsque des éléments du dossier mettent en doute la situation réelle du ménage aidé ou sur dénonciation de tiers. Les collaborateurs spécialisés chargés des enquêtes selon la LASV portent la dénomination d'enquêteurs. Ils procèdent aux vérifications administratives et financières via diverses bases de données. En plus des enquêtes de terrain, ils peuvent solliciter les organismes dans lesquels les bénéficiaires détiennent des avoirs (banques, assurances, bailleurs, etc.) sur la base d'une autorisation de renseigner spécifique et limitée dans le temps signée par le bénféciaire. En cas de refus, les bénéficiaires peuvent se voir, cas échéant, sanctionner ou signifier une fin d'aide par l'AA.
- Les audits de l'Unité de contrôle et de conseils (UCC).
  Dans le cadre de son action de lutte contre la fraude, l'UCC procède périodiquement, depuis 2011, à des audits spécifiques ayant pour but de détecter les ressources non déclarées aux AA. Ce contrôle consiste à croiser les revenus annoncés à l'AVS par les employeurs avec les revenus déclarés par les bénéficiaires eux-mêmes. Ces audits transversaux, qui ont eu lieu dans l'ensemble des AA, se sont déroulés en 2011, 2013 et 2015 et ont permis de vérifier environ 2'600 dossiers concernant des personnes bénéficiant de l'aide sociale à long terme (au moins depuis deux ans). Ces vérifications - effectuées à large échelle - ont été récemment complétées par un contrôle des données fiscales de l'ensemble des bénéficiaires du RI détenteurs d'un permis B, F ou L et taxés à la "source". L'objectif de ces audits et contrôles est de détecter les ressources non déclarées aux AA et de prendre les mesures ad hoc.

Comme évoqué en introduction, en 2015, les enquêtes et les audits ont permis d'obtenir un remboursement de prestations indues pour un montant avoisinant les 3.2 millions de francs.

3 UNE FOIS L'AIDE ACCORDÉE, COMMENT S'ORGANISE LE SUIVI DES DOSSIERS, CAS ÉCHÉANT, QUI DÉTERMINE ET SUR QUELLE BASE UNE RÉVISION DE DOSSIER EST-ELLE ENTREPRISE ?

Une fois la décision d'octroi du RI accordée, les bénéficiaires de l'aide sociale sont tenus de transmettre chaque mois à l'AA une déclaration de leurs revenus (signée par le-la bénéficiaire principal-e ainsi que tous les membres majeurs aidés du ménage). Celle-ci est fondée sur la situation du ménage et les ressources à prendre en compte dans le budget mensuel.

L'AA vérifie les données figurant sur cette déclaration, ainsi que les décomptes bancaires et réévalue ainsi mensuellement le droit au RI. A chaque modification de la situation du ménage aidé, le droit à la prestation est réévalué sur la base des pièces mises à jour.

En cas de difficultés à accéder à certaines informations, l'AA peut à tout moment consulter le SI RDU (système d'information du revenu déterminant unifié) pour vérifier les données fiscales et les données du registre cantonal des personnes (RCPers) des bénéficiaires. Le SI RDU leur permet également d'identifier si la personne perçoit d'autres prestations sociales comme celle des PC Familles, de la Rente-pont, des PC AVS/AI, les avances du BRAPA et les subsides LAMal.

Une révision complète du dossier est faite systématiquement une fois par année par l'AA (cf question 2).

4 UNE CADENCE POUR LA RÉVISION DES DOSSIERS EST-ELLE INSTAURÉE ET SI OUI, À QUEL RYTHME ?

Les révisions complètes ont lieu systématiquement une fois par année. Elles démarrent une année après l'ouverture du droit au RI et portent sur les douze mois écoulés.

5 LE CONSEIL D'ETAT EST-IL EN MESURE DE DÉTERMINER À QUEL NIVEAU DES PROCÉDURES, CETTE ARNAQUE A-T-ELLE ÉTÉ POSSIBLE ?

Comme cela a déjà été relevé, la fraude dont il est question était d'une ampleur exceptionnelle et de nombreux organismes ont été trompés, principalement le fisc et plusieurs régimes d'aides dont les PC, les subsides à l'assurance maladie et l'aide sociale.

Ce n'est qu'à l'issue de la procédure en cours devant le MP que toute la lumière sur cette affaire pourra être faite.

Pour l'heure, au vu des informations dont dispose le Conseil d'Etat, il semblerait que l'AA ait procédé à toutes les vérifications nécessaires. Ces dernières n'ont pas mis en évidence des comportements frauduleux ou de nature à engendrer un doute quant à leur véracité, voire de mener une enquête. En effet, les extraits des comptes bancaires de ces bénéficiaires attestaient de l'absence de revenus et de fortune, venant corroborer leurs données fiscales. Quant à leur incapacité de travailler, elle était attestée par des certificats médicaux.

Au vu de ce qui précède, l'AA n'était donc pas en mesure de mettre en lumière les comportements frauduleux de ces bénéficiaires.

6 Y A-T-IL EU DES ERREURS D'ANALYSES DE LA PART D'INSPECTEURS OU DE COLLABORATEURS ?

Il n'y a pas eu de faute manifeste de la part des collaborateurs de l'AA.

Comme indiqué au point 5, compte tenu des vérifications probantes effectuées par l'AA, il ne peut lui être reproché de ne pas avoir détecté la fraude.

7 LE CONSEIL D'ETAT PEUT-IL PRÉCISER COMBIEN DE CAS D'ARNAQUES À L'AIDE SOCIALE ONT ÉTÉ RECENSÉS DANS LE CANTON, LE CAS ÉCHÉANT POUR QUEL MONTANT ET QUELLE SOMME TOTALE A PU ÊTRE RÉCUPÉRÉE ?

Les montants des indus liés à une faute commise par les bénéficiaires de l'aide sociale se montent à 9.8 millions de francs en 2015. Ils représentent un peu moins de 3% des 360 millions de francs versés aux bénéficiaires du RI pour cette même année.

Les décisions de restitutions pour des prestations indûment touchées sont répertoriées et leurs remboursements font l'objet d'un suivi rigoureux. Il existe deux types de fraudes :

- 70% et 80% des décisions rendues concernent des fraudes sans astuce (sans tromperie et sans constitution d'un édifice de mensonges).
- 20% et 30% des décisions rendues concernent les escroqueries et les fraudes avec astuce. Ces décisions font l'objet d'un dépôt de plainte pénale par le Service de prévoyance et d'aide sociales (SPAS).

Toute prestation indue fait l'objet d'une décision de restitution en vue d'en exiger le remboursement intégral de la part du bénéficiaire. Pour les bénéficiaires percevant toujours le RI, le remboursement s'effectue par le prélèvement de 15% du forfait d'entretien mensuel en fonction de leur capacité financière. Le Conseil d'Etat a proposé de modifier la LASV afin d'augmenter ce taux à 25% lorsque le montant de l'indu dépasse les 20'000.- francs.

Depuis 2013, la somme totale récupérée chaque année pour les fraudes s'élève entre 2.5 et 3.2 millions de francs et elle est en constante progression.

Enfin, toute fraude fait également l'objet d'une sanction administrative pour les bénéficiaires toujours aidés. Depuis l'année 2010, le dispositif des sanctions (liées aux fraudes) a permis au régime d'économiser la somme de 6.4 millions de francs.

8 LE CONSEIL D'ETAT COMPTE-T-IL REVOIR OU A-T-IL REVU, DEPUIS LA DÉCOUVERTE DE CETTE ARNAQUE, LES MÉTHODES D'ÉVALUATIONS VOIRE LA CONDUITE DES DOSSIERS DANS LE CADRE DES DEMANDES D'AIDES SOCIALES ?

Comme cela a été évoqué précédemment, la sécurisation du processus d'octroi de l'aide sociale est depuis de nombreuses années une priorité du département.

Depuis 2011, plusieurs mesures sont venues renforcer ce système, notamment par des actions préventives. Ces contrôles renforcés visent à encadrer plus étroitement les bénéficiaires ayant déjà fraudé dans le cadre du RI afin, d'une part, de mieux détecter les signes d'une éventuelle nouvelle fraude et, d'autre part, de prévenir toute velléité de récidive.
A titre d'exemple, une demande systématique d'enquête préalable est faite pour les personnes ayant déjà fraudé dans le cadre du RI et lorsque ces dernières, après une interruption de leur droit au RI, viennent solliciter à nouveau le RI.

Enfin, le Conseil d'Etat a proposé, à la fin 2015, des modifications de la LASV qui seront prochainement débattues devant le Grand Conseil. Une partie d'entre elles visent à compléter le système de sécurisation de l'octroi du RI, notamment en offrant la possibilité de mener des enquêtes par sondage (en facilitant l'accès aux bases de données cantonales ou fédérales permettant des vérifications par croisements de données) et en augmentant le pourcentage de remboursement en cas de montant d'indus important.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 juin 2016.

Le président :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2016 **16_INT_486**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Amélie Cherbuin et consorts - Report de charges Confédération-Canton : la collaboration interinstitutionnelle (CII) permet-elle d'en atténuer les effets ?

Rappel de l'interpellation

Lorsqu'une personne perd son emploi suite à des problèmes de santé, il n'est pas simple d'identifier quelle sera l'assurance sociale compétente pour la soutenir. Souvent, elle est trop malade aux yeux de l'Assurance chômage qui la déclare inapte au placement et ne lui verse aucune indemnité, et aux yeux de l'Assurance invalidité, elle a une capacité de gain suffisante pour ne pas lui reconnaître une invalidité. Cette personne n'a donc pas d'autre choix que de recourir à l'aide sociale.

En novembre 2010, le Département fédéral de l'Economie, et le Département fédéral de l'Intérieur ont décidé de créer un pôle national d'organisation pour la CII.

Cette collaboration interinstitutionnelle vise à encourager en amont la collaboration entre différents partenaires issus de l'assurance-invalidité (AI), de l'assurance-chômage (AC), de l'aide sociale (AS), de la formation professionnelle et du domaine de la migration afin d'aider les personnes à se réinsérer socialement et professionnellement.

Le but est de pouvoir proposer des mesures à ces personnes en évitant qu'elles passent successivement d'une instance à l'autre sans coordination et qu'au final elles soient refusées de tous les côtés. Or, cette collaboration ne peut être efficace qu'au niveau cantonal, et par conséquent, le Canton de Vaud a mis en place depuis le 1er janvier 2011 une organisation favorisant les synergies entre les diverses instances concernées appelée " Plateforme CII ".

L'objectif de cette plateforme est d'inciter la collaboration entre les partenaires des différents systèmes de sécurité sociale, définir lequel est le plus pertinent pour une personne et ainsi élargir la palette des mesures d'insertion qui peuvent être proposées.

La révision de la loi sur l'assurance-chômage (LACI) en avril 2011ainsi que la 5ème et la 6ème révision de l'AI ont provoqué une réduction drastique des octrois des rentes et des indemnités au profit de mesures de réadaptation proposées plus rapidement que par le passé. Cela a impacté lourdement l'aide sociale en provoquant d'importants reports de charges sur les cantons. Or, en identifiant les personnes qui pourraient être concernées par plusieurs régimes simultanés, la CII devrait favoriser le maintien ou la réintégration d'un régime fédéral et ainsi éviter qu'elles passent un peu trop rapidement à travers les mailles du filet.

Dès lors, nous nous permettons de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. *L'organisation mise en place dans le Canton de Vaud garantit-elle que les situations concernées soient systématiquement annoncées ?*
2. *Quel est le pourcentage des personnes au RI qui sont potentiellement concernées annuellement*

par ces mesures ?

3. *Combien d'entre elles ont pu concrètement obtenir soit de la part de l'Assurance invalidité, soit de la part de l'Assurance chômage, des indemnités pour leur réadaptation en 2015 ?*
4. *Le Conseil d'Etat est-il satisfait de cette collaboration et envisage-t-il de faire un bilan après 5 ans de pratique ?*

Réponse du Conseil d'Etat

En 2005 a été lancé le projet national CII-MAMAC (acronyme allemand signifiant "Medizinisch-arbeitsmarktliche Assessments mit Case Management", soit bilan médical, appréciation du potentiel professionnel par rapport au marché du travail et gestion par cas). Ce dernier avait comme objectif d'aider la Confédération et les cantons à développer des processus et des modèles structurels qui puissent améliorer la collaboration entre l'assurance-chômage, l'assurance-invalidité, l'aide sociale et d'autres instances afin d'accroître les chances de réinsertion sur le marché du travail des personnes présentant une problématique complexe.

A la suite de ces travaux, le Comité national de pilotage CII a été institué en 2011. Il a précisé le cadre et les objectifs de la collaboration interinstitutionnelle (CII) comme étant "la collaboration entre plusieurs institutions dans le domaine de la sécurité sociale et de la formation. La CII définit des modèles de coopération formelle et informelle en matière de stratégies, de processus opératifs, de coordination des offres, et même en matière de collaboration dans des cas concrets. Ainsi, la CII caractérise aussi bien la collaboration au niveau structurel qu'au niveau individuel". Ce mode de collaboration vise l'harmonisation optimale des différents systèmes de sécurité et d'intégration, afin que les offres puissent être utilisées de manière plus efficace dans l'intérêt des personnes soutenues. La collaboration au niveau individuel ne vise pas à mettre l'accent sur chacun des dispositifs d'aide, mais à placer l'individu au centre. L'objectif est de permettre à ce dernier d'intégrer rapidement et durablement le monde professionnel, indépendamment de la situation initiale.

La CII est pilotée au niveau national par le comité national de pilotage CII. Celui-ci coordonne les activités d'insertion professionnelle en Suisse, travaille à optimiser la CII et définit les conditions-cadres de celle-ci. Le Comité national de développement et de coordination a quant à lui pour mission de veiller au développement et à la mise en œuvre coordonnée de la CII au quotidien, notamment sur la base des décisions stratégiques prises par le Comité national de pilotage CII. Les associations représentées dans ce comité collaborent sur des projets concrets.

Les cantons étant responsables de légiférer en matière d'aide sociale, le développement de modèles CII diffère d'un canton à l'autre en fonction de leur organisation propre. De ce fait, aucun modèle élaboré n'a une dimension intercantonale.

La CII vaudoise se concrétise au sein de la "plateforme de collaboration interinstitutionnelle" (PFCII) qui réunit un représentant du service de l'emploi (SDE), du Service de prévoyance et d'aide sociales (SPAS), de l'Office de l'assurance invalidité vaudois (OAI VD), ainsi qu'un médecin.

1 L'ORGANISATION MISE EN PLACE DANS LE CANTON DE VAUD GARANTIT-ELLE QUE LES SITUATIONS CONCERNÉES SOIENT SYSTÉMATIQUEMENT ANNONCÉES ?

Le but de la PFCII est de prévenir l'exclusion économique et sociale des personnes annoncées en évitant un "effet tourniquet" entre ces trois institutions. Pour ce faire, la PFCII effectue un bilan global interservices de la situation des personnes annoncées et propose des mesures adaptées, ainsi qu'un suivi coordonné. Il lui incombe également d'identifier les situations pour lesquelles une réinsertion professionnelle est compromise, libérant ainsi les personnes de l'obligation d'entreprendre des démarches pour retrouver leur autonomie financière.

Les personnes orientées à la PFCII sont des personnes se trouvant en situation dite complexe,

c’est-à-dire en situation d’échec chronique de réinsertion sociale et professionnelle dont les problèmes de santé physique ou psychique semblent en être la cause majeure.

Chaque participant à la PFCII a élaboré un système d’identification de ces situations complexes par le biais de procédures spécifiques et/ou d’organe de consultation interne à l’intention des spécialistes en charge des dossiers des personnes.

En principe, lorsqu’une situation est détectée par les spécialistes, la pertinence de la soumettre à la PFCII est évaluée. S’il s’avère que la PFCII est le dispositif le plus adéquat pour traiter cette situation, il sera proposé à la personne concernée d’entrer dans le dispositif ; une demande d’intervention de la PFCII s’effectuant toujours sur une base volontaire de la part des personnes concernées.

De ce fait, si l’on peut dire que toutes les situations concernées sont identifiées, elles ne sont pas forcément toutes annoncées et évaluées par la PFCII.

Afin de favoriser l’annonce de situations à la PFCII, les participants à la plateforme mettent en œuvre des actions de communication, notamment des formations à l’intention des nouveaux collaborateurs et des séances spécifiques destinées aux équipes de spécialistes. A titre d’exemple, en 2015, les situations détectées par le "service de consultation interne CII" du SDE qui font l’objet d’une annonce à la PFCII ont augmenté de 25% par rapport à 2014.

La PFCII traite des situations particulièrement complexes et qui relèvent de l’exception. L’essentiel des collaborations interinstitutionnelles se déroulent aux travers d’autres dispositifs existants en fonction de la nature des situations à traiter, notamment :

- environ 3'000 bénéficiaires du RI sont orientés et suivis par les Offices régionaux de placement (ORP) qui leur offrent également un appui social ;
- l’expérience pilote créant une unité commune ORP-Centre sociaux régionaux (CSR) à Lausanne. Cette unité qui suit environ 450 personnes doit permettre une réinsertion professionnelle plus efficace. Elle dispose de tous les outils d’un ORP et de tous les outils d’un CSR pour accomplir sa mission, évitant aux usagers de devoir s’adresser à deux administrations différentes ;
- le dispositif REVIAC (Réinsertion Vie Active). Il s’agit d’un dispositif mis en place par le SPAS et la Policlinique médicale universitaire à l’intention des CSR ; son objectif est d’améliorer les possibilités de démarches de réinsertion chez les bénéficiaires du revenu d’insertion (RI) avec un certificat d’incapacité de travail ;
- le Réseau de soutien et d’orientation vers le travail (RESSORT). Ce réseau a été créé en 2009 par le Département de psychiatrie du CHUV, en collaboration avec le SPAS et l’AI. Il propose des prestations d’orientation vers les soins et de soutien à la réinsertion professionnelle pour les personnes atteintes de troubles psychiques. L’équipe RESSORT accompagne les patients tout au long du processus d’engagement dans les soins, de recherche et de maintien d’emploi ou de formation. Pour faciliter le contact avec ces personnes, une équipe mobile va à leur rencontre dans la communauté. Depuis 2009, 613 personnes ont bénéficié de ce dispositif qui a été étendu à l’ensemble des régions du canton en 2014 ;
- Programme IPJAD (Insertion Professionnelle des Jeunes Adultes). Ce dispositif a été développé, en 2009, par le SPAS en collaboration avec l’AI. Son objectif est d’offrir aux jeunes adultes de 18 à 25 ans (FORJAD), bénéficiaires du RI, l’expertise développée par l’AI en matière de placement de personnes présentant des difficultés d'intégration sur le marché du travail. L'équipe d'IPJAD se compose de 5 spécialistes de l'insertion professionnelle qui peuvent également soutenir des adultes de 26 à 40 ans (FORMAD) bénéficiaires du RI et en recherche d’un premier emploi ;
- les collaborations bilatérales entre conseiller AI, conseiller du chômage ou assistant social.

2 QUEL EST LE POURCENTAGE DES PERSONNES AU RI QUI SONT

POTENTIELLEMENT CONCERNÉES ANNUELLEMENT PAR CES MESURES ?

A titre indicatif, la PFCII évalue, en moyenne, une centaine de nouveaux dossiers par année, toute origine confondue (SDE, OAI et autorités d'application de la loi du 2 décembre 2003 sur l'action sociale vaudoise [les autorités d'application (AA) regroupent les CSR, l'Office des curatelles et tutelles professionnelles et la Fondation Vaudoise de probation]).

Depuis sa création, ce sont plus de 600 dossiers qui ont été traités par cet organe.

S'il n'existe pas de statistiques spécifiques portant sur le pourcentage de bénéficiaires du RI potentiellement concernées par ces mesures, les AA sont tenues d'identifier les situations complexes et d'analyser la pertinence d'une orientation vers la PFCII. En 2015, 75% des situations annoncées à la PFCII émanaient des AA.

3 COMBIEN D'ENTRE ELLES ONT PU CONCRÈTEMENT OBTENIR SOIT DE LA PART DE L'ASSURANCE INVALIDITÉ, SOIT DE LA PART DE L'ASSURANCE CHÔMAGE, DES INDEMNITÉS POUR LEUR RÉADAPTATION EN 2015 ?

En 2015, 96 situations ont été annoncées à la PFCII par le SDE, l'OAI et les AA.

Sur ces 96 situations, 53 personnes ont été orientées vers des mesures d'appui social, 30 vers des mesures professionnelles proposées par les ORP et 13 vers des mesures de l'OAI.

4 LE CONSEIL D'ETAT EST-IL SATISFAIT DE CETTE COLLABORATION ET ENVISAGE-T-IL DE FAIRE UN BILAN APRÈS 5 ANS DE PRATIQUE ?

Un premier bilan a été demandé par le COPIL de la PFCII et réalisé par les spécialistes du domaine, en 2014, et a porté sur l'ensemble des situations traitées.

Il confirme l'utilité d'un dispositif pour traiter les situations particulièrement complexes d'insertion professionnelle de personnes présentant des problématiques de santé. Pour améliorer son efficience, la PFCII entend renforcer la détection précoce des situations concernées, ceci afin de mettre tous les moyens possibles en œuvre pour éviter le chômage de longue durée.

A l'issue de la mise en œuvre effective de cette orientation, un nouveau bilan sera réalisé.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 juin 2016.

Le président :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2016 **16_INT_487**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Marc-Olivier Buffat - Déficit du département de pédiatrie du CHUV - 3 à 5 millions irrécupérables - Quelle gouvernance ? Quelles conséquences ?

Rappel de l'interpellation

Le 7 février 2016, la RTS nous apprenait que durant près de 3 ans, le Service de pédiatrie du CHUV a vécu au-dessus de ses moyens, creusant un important déficit qu'il doit à présent combler. Ce déficit oscillerait entre 3 et 5 millions de francs. En cause, un gestionnaire trop généreux qui n'a pas su dire non à ses collègues : plusieurs postes auraient été créés sans l'aval de la direction.

Selon ce communiqué toujours, la direction général du CHUV aurait ordonné que l'argent dépensé en trop soit récupéré avec comme conséquences des cures de minceur budgétaires brutales qui auraient des conséquences sur la prise en charge des patients et le travail des équipes.

Le Professeur Pierre-Francois Leyvraz évoque des efforts de rationalisation, lesquels n'auront manifestement qu'un effet limité. De son côté, le syndicat suisse des services publics tire la sonnette d'alarme sur les conséquences des économies qui sont faites sur le dos du personnel, respectivement sur la prise en charge des usagers en particulier des enfants atteint dans leur santé.

D'autres problèmes de gestion proprement dits sont dénoncés comme la fermeture partielle des blocs opératoires et les limitations d'horaires.

Par l'intermédiaire de la Députée Catherine Labouchère, les Députés avaient déjà exprimé leur préoccupation sur des problèmes d'organisation et de vives tensions en pédiatrie du CHUV, notamment par une question orale à laquelle le Conseil d'Etat a répondu sans que cette problématique soit évoquée. Celle-ci a été " bottée en touche ".

Cette situation ne manque pas d'interpeler du point de vue du respect du principe de la transparence notamment vis-à-vis de la Commission des finances, respectivement de la Commissions de gestion. De même, l'appréciation du déficit demeure vague, entre 2 et 5 millions (sic= quant aux correctifs apportés ils paraissent particulièrement brutaux.

Enfin, l'on ne peut manquer de s'étonner de constater qu'un responsable administratif aurait, à lui seul, pu dépenser des sommes importantes, par exemple par l'engagement d'intérimaires sans en référer à sa hiérarchie. Il y a donc manifestement un problème de gouvernance, soit de gestion interne et de contrôle.

Face à cette situation alarmante, l'on souhaite poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1. *Quel est le montant exact du déficit occasionné par ces erreurs de gestion et de gouvernance ? Corollairement, quelles sont les mesures prises par le Conseil d'Etat pour déterminer avec précision l'importance de ce déficit ?*
2. *Quelles sont les mesures qui ont été prises par le Conseil d'Etat pour remédier à ces erreurs de gestion ? Cas échéant, quelles ont été les sanctions qui ont été prises ?*
3. *Quelles conséquences tirent le Conseil d'Etat, respectivement la direction du CHUV, s'agissant de la gestion interne du Service de pédiatrie du CHUV ? Comment le Conseil d'Etat peut-il expliquer qu'un seul gestionnaire puisse occasionner des dépassements de 3 à 5 millions sans que la hiérarchie, respectivement la direction, n'en soient informées ?*
4. *A quelle date le Conseil d'Etat a-t-il appris ce problème et en a-t-il informé les commissions de gestion et finances du Grand Conseil ; corollairement, quelles explications le Conseil d'Etat peut-il donner sur l'absence d'informations transmises à la Commission des finances, respectivement à la Commission de gestion dès lors que ces dépassements semblent s'être répétés sur plusieurs années (2 ou 3 ans) ?*
5. *Le Conseil d'Etat considère-t-il que les mesures d'économie proposées sont proportionnées ? Cas échéant, en adéquation avec les tâches importantes que doit assumer ledit service ?*

Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, le Conseil d'Etat souhaite apporter des renseignements relatifs à la situation financière du CHUV en 2015. En effet, après plusieurs années de légers excédents ayant permis d'accumuler des réserves, l'hôpital a bouclé ses derniers comptes avec un déficit de 21.7 millions. Ce résultat négatif s'explique par quatre facteurs. Premièrement, il faut mentionner les conditions tarifaires défavorables, notamment dans le domaine stationnaire, mais également sur le plan des tarifs pour certains biens et services médicaux. En second lieu, il s'agit de tenir compte de charges salariales supplémentaires induites par une meilleure valorisation du travail de nuit et du week-end décidée par le Conseil d'Etat. Troisièmement, ce résultat s'explique par une augmentation des absences de longue durée (maladie ou congé maternité) et une augmentation du recours à du personnel intérimaire ainsi qu'à des renforcements de dotations pour des raisons d'amélioration de la prise en charge des patients (gériatrie, psycho-gériatrie). Enfin, il faut tenir compte que l'activité hospitalière a augmenté de 4.3% entre 2014 et 2015. Les mécanismes de financement en vigueur concernant les hospitalisations tiennent compte de la croissance de l'activité par le biais d'une correction à 40%. En période de forte croissance, cette correction ne permet pas de couvrir de manière suffisante l'augmentation des charges salariales nécessaire pour maintenir un niveau de dotation donnée.

Pour 2016, le Conseil d'Etat a renseigné le Grand Conseil sur un nouveau déficit prévisionnel pour le CHUV. Ce déficit devrait être comblé par un crédit supplémentaire qui devrait pouvoir être compensé. Ce déficit tout comme celui de 2015 doivent être mis en regard avec les excédents des comptes d'hospitalisation du Service de la santé publique (SSP), malgré l'octroi d'un crédit supplémentaire au CHUV comblant partiellement les effets tarifaires susmentionnés. Un bouclement positif de 8 millions de la centrale d'encaissement est également à mettre en relation, notamment avec la hausse d'activités du CHUV. Ainsi, en tenant compte à la fois des déficits du CHUV et des excédents du SSP, la situation s'est révélée globalement équilibrée en 2015 et devrait pouvoir l'être également en 2016. Par ailleurs, le CHUV a adopté des mesures d'optimisation budgétaire permettant de financer une partie de l'augmentation des charges pour les années à venir. En outre, une modification du mécanisme de financement de la croissance de l'activité du CHUV calqué sur celui en vigueur pour la Fédération des hôpitaux vaudois (FHV) sera introduite en 2017. Dès 2017, l'équilibre budgétaire devrait être rétabli.

Eu égard aux interrogations de Monsieur le Député Buffat, le Conseil d'Etat rappelle que l'entretien du Directeur général du CHUV du 7 février 2016 portait principalement sur la fermeture du bloc opératoire de l'Hôpital de l'enfance (HEL) pendant la nuit et les week-ends. Cette mesure vise à garantir la sécurité nécessaire pour prendre en charge les enfants. Par ailleurs, le directeur général a été interrogé sur le déficit du Département médico-chirurgical de pédiatrie (DMCP). Le déficit potentiel sur le personnel articulé dans cet entretien se référait à une projection possible courant 2015. Toutefois, au moment de cet entretien, des mesures avaient été prises depuis avril 2015 pour en limiter la portée. Par ailleurs, le directeur administratif du DMCP a cédé sa place dès le 1er mai 2015 à une nouvelle directrice.

Le déficit prévisionnel du DMCP sur le personnel a été évalué au printemps 2015 à l'intérieure d'une fourchette de CHF 4-5 millions. Le déficit réel en 2015 s'est finalement élevé à CHF 2.5 millions. Ce déficit tient compte de dépassements sur les postes de médecins et de soignants pour un montant de CHF 1.4 millions. Ces dépassements s'expliquent principalement par une augmentation importante des besoins de remplacement pour des absences de longue durée pour cause de maladie ou pour des congés maternité et par une autorisation donnée en 2015 d'augmenter le nombre de soignants au service de pédiatrie pour faire face à une intensification de l'activité.

Si le respect des enveloppes budgétaires est un principe élémentaire de gestion que la direction du CHUV entend faire respecter dans l'institution, il peut arriver en revanche qu'un budget doive être adapté en fonction de la réalité de l'activité. Il faut dans ce cas solliciter des ressources supplémentaires selon les processus en vigueur. Ainsi, la demande de rétablissement de la situation adressée au DMCP porte à la fois sur une réduction réelle du déficit et sur la nécessité de solliciter la direction du CHUV suffisamment tôt pour des demandes d'arbitrage pouvant justifier des dépassements budgétaires. Entre 2012 et 2016, les moyens budgétaires octroyés au DMCP ont permis de faire face à l'augmentation de l'activité.

Les efforts de l'ensemble de la direction départementale avec le soutien de la direction du CHUV permettent de prévoir une résorption d'au moins la moitié du déficit de 2015 en 2016. Cette maîtrise s'explique notamment par une réduction conséquente du recours à du personnel intérimaire dans le domaine administratif. Un plan d'action visant à reconfigurer la gestion des secrétariats et rationnaliser la gestion administrative au sein des services cliniques est par ailleurs en train d'être mis en place. Le déficit résiduel projeté s'explique principalement par des absences de longue durée mais surtout par de nombreux congés maternités d'infirmières, de médecins cheffes de clinique et des médecins assistants.

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

1. **Quel est le montant exact du déficit occasionné par ces erreurs de gestion et de gouvernance ? Corollairement, quelles sont les mesures prises par le Conseil d'Etat pour déterminer avec précision**

l'importance de ce déficit ?

2. **Quelles sont les mesures qui ont été prises par le Conseil d'Etat pour remédier à ces erreurs de gestion ? Cas échéant, quelles ont été les sanctions qui ont été prises ?**

   Les difficultés de gestion portent sur l'engagement de personnel administratif à titre intérimaire sans que le département ait disposé de l'autorisation budgétaire nécessaire et sans solliciter un arbitrage de la direction générale. Le constat fait, la direction du CHUV a pris des mesures de rétablissement de la situation qui ont permis de limiter l'impact financier de ces difficultés de gestion à CHF 328'000 en 2015. En outre, le directeur administratif a cédé sa place au 1er mai 2015.

   En vertu de la LHC, la direction du CHUV est responsable de la gestion financière de l'hôpital. Elle informe régulièrement le chef du DSAS de la situation.

3. **Quelles conséquences tirent le Conseil d'Etat, respectivement la direction du CHUV, s'agissant de la gestion interne du Service de pédiatrie du CHUV ? Comment le Conseil d'Etat peut-il expliquer qu'un seul gestionnaire puisse occasionner des dépassements de 3 à 5 millions sans que la hiérarchie, respectivement la direction, n'en soient informées ?**

   C'est le suivi budgétaire rapproché entre la direction du CHUV et les départements cliniques de l'hôpital qui a fait apparaître ce problème de gestion. Ce suivi s'effectue notamment à travers la constante interaction entre le contrôle de gestion centrale du CHUV et les contrôles de gestion départementaux. Par ailleurs, la direction générale rencontre les directions des départements cliniques à intervalle régulier, soit en moyenne toutes les 6-8 semaines. A l'occasion de ces séances bilatérales, le suivi budgétaire et la gestion du personnel occupent une place importante.

   Le Conseil d'Etat rappelle que la difficulté de gestion dont il est question porte sur l'engagement de personnel administratif sans autorisation budgétaire. Le reste du déficit sur le personnel pour ce département clinique en 2015 s'explique par la nécessité de remplacer des absences depuis plusieurs années de congés maternités ou d'absence de longue durée pour maladie, notamment de médecins et d'infirmières. Ces remplacements ont été validés par la direction du CHUV afin de garantir la qualité de la prise en charge des patients.

4. **A quelle date le Conseil d'Etat a-t-il appris ce problème et en a-t-il informé les commissions de gestion et finances du Grand Conseil ; corollairement, quelles explications le Conseil d'Etat peut-il donner sur l'absence d'informations transmises à la Commission des finances, respectivement à la Commission de gestion dès lors que ces dépassements semblent s'être répétés sur plusieurs années (2 ou 3 ans) ?**

   Le problème soulevé par l'interpellation porte sur une difficulté de gestion dont le montant final est de CHF 328'000. Cette somme s'inscrit dans un budget de charges opérationnelles de CHF 1.5 milliards. Ce type de situations relève donc de la direction du CHUV. La situation financière globale du CHUV fait en revanche l'objet d'un suivi régulier par le chef du DSAS et les services de l'Etat concernés. Elle est également évoquée dans le cadre du comité d'audit du CHUV. La commission des finances est intégralement renseignée lors du contrôle des comptes et lors de l'examen du budget.

5. **Le Conseil d'Etat considère-t-il que les mesures d'économie proposées sont proportionnées ? Cas échéant, en adéquation avec les tâches importantes que doit assumer ledit service ?**

   Le Conseil d'Etat a pris note des mesures de réduction prises en matière de recours à du personnel intérimaire dans le domaine administratif. Il juge ces mesures adéquates. Cependant, il veillera à ce que les moyens mis pour assurer la qualité des soins permettent de faire face à l'évolution de l'activité du département de pédiatrie du CHUV. Il rappelle en outre que les dernières années ont permis comme mentionnée dans la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation de Monsieur le Député Dolivo et consorts "CHUV et hôpitaux régionaux vaudois, la sous-dotation des services est-elle réelle quelles en sont les conséquences ?", de renforcer l'encadrement soignant au CHUV.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 juin 2016.

Le président :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 16_INT_525

Déposé le : 14.6.2016

Scanné le : _____

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

Titre de l'interpellation

Fermeture de la douane des Verrières : Quelles conséquences économiques et environnementales pour le Nord-Vaudois ?

Texte déposé

La fermeture du poste de douane des Verrières est programmée pour le 31.12.2016. Les déclarants en douanes ainsi que les partenaires économiques Neuchâtelois en ont reçu la notification courant avril 2016.

Les points de passages qui devraient subsister si cette fermeture se confirme par la Confédération seraient les postes de douanes du Col France – Le Locle et de Vallorbe subdivision Chavornay.

La fermeture de ce poste frontière pour les marchandises commerciales et privées sujettes à dédouanements aura des conséquences économiques mais aussi environnementales pour le Nord-Vaudois.
En effet, cela impliquera un surcoût pour le transport des marchandises et engendrera des nuisances écologiques puisque les transports seront rallongés par ces détours, soit par le Col France au Locle ou par Chavornay.

Pour rappel les marchandises en provenance de France voisine à destination du Nord-Vaudois sont déclarées par les douanes françaises à Pontarlier.

Pour exemple une marchandise soumise à dédouanement en provenance de Pontarlier à destination de Sainte-Croix, transite actuellement par le poste de douane des Verrières et finalement Sainte-Croix. Total d'environ 32 kms. Si cette même marchandise doit transiter par Chavornay cela engendre plus du double de kilomètres à parcourir.

Les marchandises commerciales entrant par Vallorbe sont dirigées sur la douane de Chavornay afin d'établir les formalités douanières. Cela engendre déjà des nuisances pour les usagers de la route dans ce secteur mais également pour les habitants de Chavornay et d'Orbe.

Aussi j'ai l'honneur de poser les questions suivantes :

1. Le Conseil d'Etat est-il informé de la fermeture de la douane des Verrières ?
2. Le Conseil d'Etat est-il en mesure d'évaluer les conséquences de cette fermeture sur :
- l'économie transfrontalière du Nord-Vaudois ?
- l'impact écologique occasionné par ces détours routiers ?
3. Suite à la décision de fermeture de la douane des Verrières, le poste de dédouanement de Chavornay est-il en mesure d'absorber ce trafic commercial supplémentaire sans occasionner des nuisances supplémentaires ?
4. La plateforme douanière de Vallorbe possède-elle l'infrastructure suffisante pour accueillir un trafic de poids lourds croissants ?
5. Qu'envisage le Conseil d'Etat concernant cette restructuration ?

Je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer ☐ Ne souhaite pas développer ☑

Nom et prénom de l'auteur : Signature :

Pahud Yvan

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

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

canton de vaud

Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 16_INT_526

Déposé le : 14.6.2016

Scanné le : _____

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

Titre de l'interpellation

Le laxisme vaudois en matière d'application des renvois semble agacer la Berne fédérale !

Texte déposé

Il semble que de nombreuses disparités existent entre les cantons dans l'application des renvois de requérants d'asile déboutés. Selon les informations du SEM, le canton de Vaud a 57% de cas en attente de renvoi en plus de ce qu'il devrait théoriquement avoir. Suite à des interventions aux Chambres fédérales, la conseillère nationale Cesla Amarelle, ancienne présidente de la CIP-N a admis qu'il existe un compromis tacite en faveur d'une politique de renvois mesurée entre la Confédération et les cantons pour ne pas appliquer rigoureusement la loi. Le Conseil d'Etat – par la voix du chef du département concerné – semble également admettre une libre interprétation de la loi fédérale en matière d'application des renvois alors que le Conseil fédéral a encore rappelé la semaine dernière que les cantons ne bénéficient d'aucune marge de manœuvre.

Dans ce contexte et par ailleurs, depuis de très nombreuses semaines, des dizaines de personnes dorment dans le jardin du Sleep in à Renens. Les négociations acceptées par les instances politiques ne cessent de se prolonger et le canton traîne à régler la situation.

Je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Comment se fait-il que le canton de Vaud possède un taux d'attente de renvois de 57% plus élevés que le taux théorique défini par les critères du SEM ? Quelles sont les raisons de cette situation ?
- Quelles sont les conséquences financières actuelles de cette situation et quelles sont les sanctions auxquelles s'expose le canton face à la Confédération ?
- Qu'entend faire le Conseil d'Etat pour que notre canton rattrape son retard ?
- Est-il bien vrai qu'il existe une sorte d'accord tacite entre la Confédération et le canton de Vaud pour ne pas appliquer rigoureusement la loi ? Si oui, quel est l'accord pour notre canton ?
- Pour le jardin du Sleep in à Renens, quelle est l'appréciation du canton et quand le canton pense-t-il enfin résoudre cette situation inadmissible ?

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

Commentaire(s)

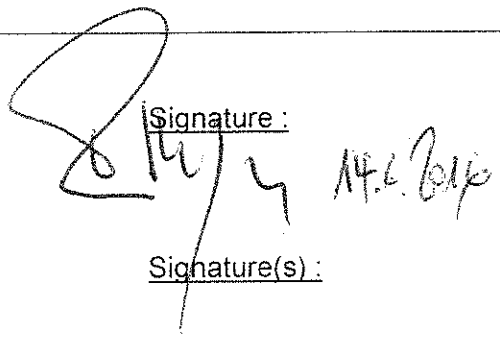
Conclusions

~~Souhaite développer~~ : Ne souhaite pas développer : x

Nom et prénom de l'auteur :

Denis **RUBATTEL**, député

Signature :



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

Signature(s) :

canton de vaud

Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 16_INT_527

Déposé le : 14.6.2016

Scanné le : _____

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

Titre de l'interpellation

Bochuz serait-il à nouveau sous haute tension ?

Texte déposé

La semaine passée, la presse vaudoise relatait une nouvelle affaire relative à la gestion des prisons de notre canton. Cette fois-ci, ce ne sont pas les citoyens ou les policiers qui se plaignent, ni le voisinage, ni les victimes, ni les magistrats, ni les politiciens, ni même la direction ou le personnel pénitencier mais bel et bien les détenus eux-mêmes. Un comble !

Même s'il faut rester prudent sur la fiabilité de certaines déclarations, ces indices devraient inciter le SPEN à anticiper et à prendre rapidement conscience de ces faits.

Plusieurs détenus témoignent d'un laisser-aller inadmissible : trafic de drogues, trafic de téléphones portables, alcool, règlements de compte claniques, laxisme des gardiens voire même une certaine complicité inadmissible.

Si les faits s'avéraient fondés, cette situation est intolérable, en plus elle permettrait à des détenus de pouvoir poursuivre leurs activités criminelles depuis leur cellule, respectivement de pouvoir favoriser une évasion ou anticiper la reprise de leurs activités après leur libération.

Par ailleurs, on a pu lire que depuis plusieurs mois, des prisonniers du quartier de haute sécurité des Etablissements de la plaine de l'Orbe (EPO) sont entrés en contact avec *24 heures* avec la volonté de dénoncer ce qu'ils estiment être 'le chaos de la prison' (*24 heures* du mercredi 8 juin 2016)..

Face à tous ces indices, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Le trafic de drogues et de téléphones portables est-il connu des Etablissements vaudois ? Quel en est l'ampleur ? Comment des prisonniers du quartier de haute sécurité ont-ils pu rentrer en contact avec le *journal 24 heures* ?
- Les visiteurs et les agents de détention sont-ils systématiquement fouillés ?
- Est-il bien vrai que dernièrement des rixes ont été occasionnées et qui ont entraîné une sanction générale ?
- Qu'en est-il de la détection et la localisation des téléphones mobiles ? Le SPEN envisage-t-il d'installer des brouilleurs d'ondes de portables respectivement et d'engager des chiens (drogue) ? Si non, pour les deux cas, pour quelles raisons ?
- Suite à ces récents événements, quelles sont les mesures que Conseil d'Etat envisage prendre et dans quel délai et de manière générale, quelle est l'appréciation du Conseil d'Etat sur ces récents événements ?

Commentaire(s)

Conclusions

~~Souhaite développer~~ Ne souhaite pas développer x

Nom et prénom de l'auteur : Signature :

Denis **RUBATTEL**

14.6.2016

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

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 16 - INT - 528

Déposé le : 14.6.2016

Scanné le : _____

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

Titre de l'interpellation

Application des mesures de renvoi : mais que fait la police ?

Texte déposé

En réponse à une intervention parlementaire, le Conseil fédéral a répondu au Parlement fédéral le 6 juin dernier que le canton de Vaud violait la Loi fédérale sur l'asile et, probablement, l'art. 46 de la Constitution fédérale. Ceci ne constitue pas une surprise, le groupe UDC étant déjà passablement de fois intervenu pour dénoncer cette violation du droit.

La situation semble particulièrement précaire dans certaines grandes communes vaudoises, telle que Renens. Le laxisme prévalant en la matière n'est plus possible. Le Conseil d'Etat est prié de répondre aux questions suivantes :

- Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur l'action de la police dans les communes concernées ?
- Le Conseil d'Etat entend-t-il prendre des mesures à l'égard d'autorités communales récalcitrantes à faire appliquer la loi? Si oui, quand et comment compte-t-il prendre des mesures ? Si non, comment justifie-t-il son inaction ?
- Le Conseil d'Etat entend-t-il tolérer la violation du droit par des individus qui entretiendraient des requérants déboutés à leur domicile, tel que le cas de Pierrick Destraz, relevé dans 24 Heures le 27 mai dernier ? Le Conseil d'Etat est prié de motiver sa réponse.

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer ☐ Ne souhaite pas développer x ☐

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

Nom et prénom de l'auteur : Jobin Philippe	Signature :
Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :	Signature(s) :

Liste des députés signataires – état au 1er mai 2016

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

Liste des députés signataires – état au 1er 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 Aliette
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
Trolliet Daniel
Tschopp Jean
Uffer Filip
Venizelos Vassilis
Voiblet Claude-Alain
Volet Pierre
Vuarnoz Annick
Vuillemin Philippe
Wüthrich Andreas
Wyssa Claudine
Züger Eric

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MARS 2016 294

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 Financement de travaux....8

1.1.2 Crédits d'études....9

1.1.3 Mécanismes de financement et TVA....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 Les principes du Projet d'Agglomération Lausanne – Morges....9

1.2.2 Développement des transports publics....10

1.2.3 Métros, tramway et bus à haut niveau de service, les axes structurants du réseau de transports publics de l'agglomération....12

1.2.4 Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges....13

1.3 Financement fédéral des projets....14

1.3.1 Arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure....15

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....15

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....16

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....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 bénéfices du projet....17

2.1.1 Des performances qui répondent aux objectifs du PALM....17

2.1.2 Un outil efficace pour le réaménagement urbain....19

2.2 Un projet issu d'une gouvernance partenariale....20

2.2.1 Un projet placé sous le pilotage d'une Délégation Politique (DEPOL)....20

2.2.2 Un projet bénéficiant d'une expertise immobilière continue et équitable..21

2.2.3 Une gouvernance partenariale qui a permis d'accompagner la procédure fédérale d'approbation des plans....21

2.3 Les caractéristiques principales de la première étape du tramway t1 entre Lausanne (Flon) et Renens (Gare)....21

2.3.1 Le tracé et les stations....21

2.3.2 Spécifications techniques et effectif du matériel roulant....22

2.3.3 Caractéristiques du garage atelier....23

2.3.4 Les mesures d'accompagnement nécessaires....24

2.3.5 Restructuration du réseau bus en lien avec l'arrivée du tramway....26

2.4 Impacts sur l'environnement....26

2.4.1 Qualité de l'air....26

2.4.2 Assainissement du bruit....27

2.4.3 Protection des eaux.....*27*
2.4.4 Protection de la nature et compensation forestière.....*27*
2.4.5 Suivi environnemental de la réalisation.....*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 Hypothèses et références générales prises en compte.....*29*
2.6.2 Principes de répartition des coûts.....*30*
2.6.3 Présentation détaillée de la participation de l'Etat.....*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 Caractéristiques principales des projets partiels d'aménagement.....*37*
3.3.2 Aménagements routiers et fonctionnels prévus.....*38*
3.3.3 Incidences sur le système de transport.....*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 Caractéristiques principales du prolongement du tramway t1.....*41*
4.1.2 Incidences sur le système de transport.....*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 Calendrier intentionnel des études.....*43*
4.3.2 Montant des coûts d'études du prolongement du tramway t1.....*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 Caractéristiques principales des projets partiel d'aménagement des deuxième et troisièmes étapes des BHNS.....*45*
5.1.2 Aménagements routiers et fonctionnels prévus.....*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 – Morges46

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
10.10.1 Principe de la dépense 73
10.10.2 Quotité de la dépense 74
10.10.3 Moment de la dépense 74
10.10.4 Conclusion 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)
LFInfr	Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure du 6 octobre 2006 (RS 725.13)
LHand	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)
LFo	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)
LRou	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
PDCn	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)
tl	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 t1 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 tronc 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'inscrira 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 (LFInfr, 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 LFInfr (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 LFInfr, l'Assemblée fédérale a adopté le crédit global pour le fonds d'infrastructure. Doté en tout de CHF 20,8 millards (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, débuter 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 connait 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 tl (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 tl 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 (2ème 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 1er 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 tl 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 tl 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 tl.

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 m^2.

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**
Déduction du financement fédéral	*79'847'000*
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 tl 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 1er 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 2e 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 demeurait 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 tl 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 tl, 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 tl 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 tl 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 tl 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 tl 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 tl 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** Répartition validée lors de la DEPOL du 8 juin 2012			**Etat d'avancement**	**Estimation des coûts actuels** [CHF TTC] Bases diverses selon état d'avancement	**Mise en service escomptée**
		%	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 1ère 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
Béthusy – 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 LFInfr (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 tl 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 tl 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 tl 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 tl 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 tl 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 Travaux Risques (10%), divers et imprévus (10%), frais d'études (15%), frais de maîtrise d'ouvrage (2.5%)	 34 69 38	 37 85 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 partiel d'aménagement des deuxième et troisièmes 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
2ème	Pully-Damataire – Saint-François	3'150 m	13.6 km/h	18.0 km/h	Pully et Lausanne
3ème	Chauderon – Montétan	900 m	13.7 km/h	18.0 km/h	Lausanne
3ème	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 cade du PALM de 2ème génération (2012), au titre de la LFInfr.

Les deux autres tronçons seront candidats à un financement fédéral. Ils devraient être présentés, en 2016, en priorité A du projet d'agglomération de 3ème 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 matières 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 allégement 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 différentiée 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 :

CHF 4'279'000 * 8% = 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 de 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 :

CHF 286‘835’000 x 5.0 x 0.55 /100 = 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 :

CHF 15'970'000 x 5 x 0.55/100 = 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
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

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 tl à charge de l'Etat pour le tramway t1, à partir de 2023, peut ainsi être estimée comme suit :

CHF 14'310'000 x 70/100 = 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 1ère étape des BHNS (cf. chapitres 8.3 et 8.16). En conséquence l'augmentation nette des indemnités d'exploitation tl à charge de l'Etat à partir de la mise en service du tramway t1 est la suivante :

CHF 10'020'000 – CHF 500'000 = 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 :

CHF 14'310'000 x 30/100 = 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 tl 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 1ère génération et préparer les mesures des projets d'agglomération de 2ème génération.

La troisième adaptation du PDCn est entrée en vigueur le 1er 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, 3ème 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 tl 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 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. "

" 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 3ème adaptation est entrée en vigueur le 1er 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, débuter 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, 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

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 :

CHF 20'000'000 x (1/20) = 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 :

CHF 20'000'000 x 5.0 x 0.55 /100 = 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 tl,. Cette diminution est obtenue par la suppression de ligne tl 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'efficience 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 1ère génération et préparer les mesures des projets d'agglomération de 2ème génération.

La troisième adaptation du PDCn, entrée en vigueur le 1er 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, débuter 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 tl 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 :

CHF 14'000'000 x 5.0 x 0.55 /100 = 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 1ère génération et préparer les mesures des projets d'agglomération de 2ème génération.

La troisième adaptation du PDCn, entrée en vigueur le 1er 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 2ème 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, 3ème 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 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. "

" 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 3ème adaptation est entrée en vigueur le 1er 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 2ème 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 x (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 x 5.0 x 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 autre 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 1ère génération et préparer les mesures des projets d'agglomération de 2ème génération.

La troisième adaptation du PDCn, entrée en vigueur le 1er 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 1er 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 3ème étape doivent contribuer à consolider les estimations de coûts d'ouvrage de cette étape qui devrait être à 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, 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.

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 1er 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 parrame) 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’écarte 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 régie 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 1ère étape du tramway t1 pour les communes**
7. **Projets partiels d'aménagement BHNS**
8. **Tracé de la 2ème étape du tramway t1**
9. **Projets AFTPU et assainissement du goulet de Crissier (routes nationales)**

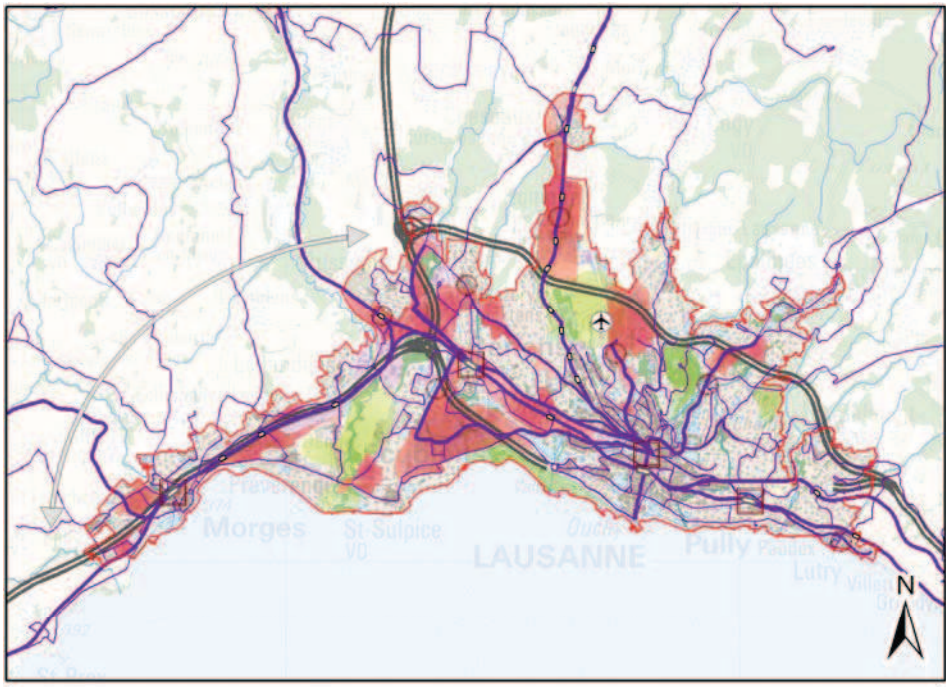
Agglomération Lausanne – Morges

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, Jouxtens-Mézery, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Lonay, Lully, Lutry, Morges, Paudex, Préverenges, Prilly, Pully, Renens, Romanel-sur-Lausanne, Saint-Sulpice, Tolochenaz et Villars-Sainte-Croix.



R11 - Agglomération Lausanne-Morges

Agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2030

- Centralité principale
- Centralité secondaire
- Périmètre de centre
- Site stratégique
- Parc d'agglomération
- Ligne ferroviaire
- Réseau de bus
- Autoroute
- Coutournement autoroutier

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.

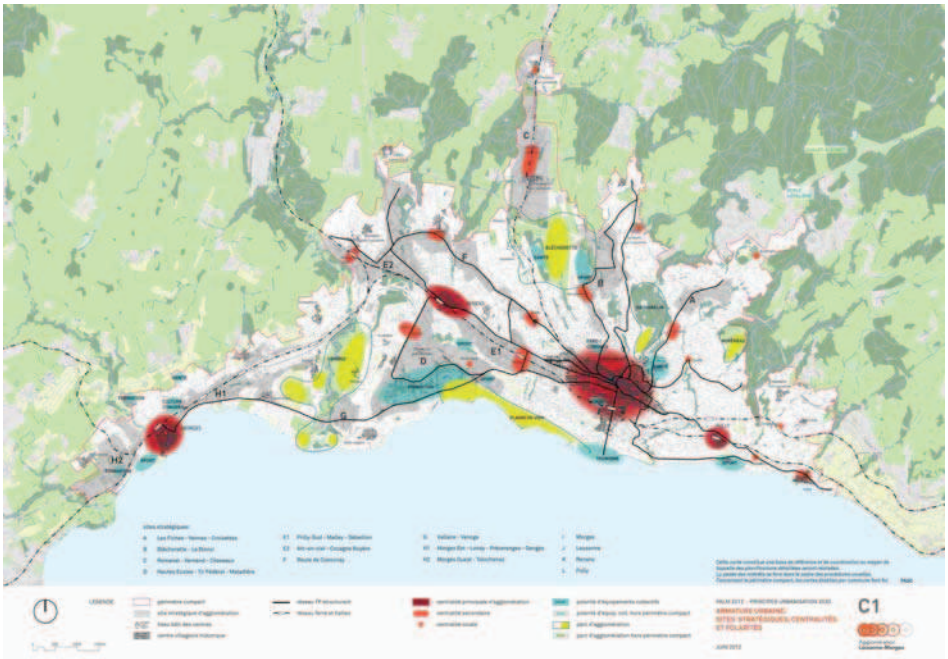
Mesure

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

Réseau ferroviaire régional et d'agglomération :

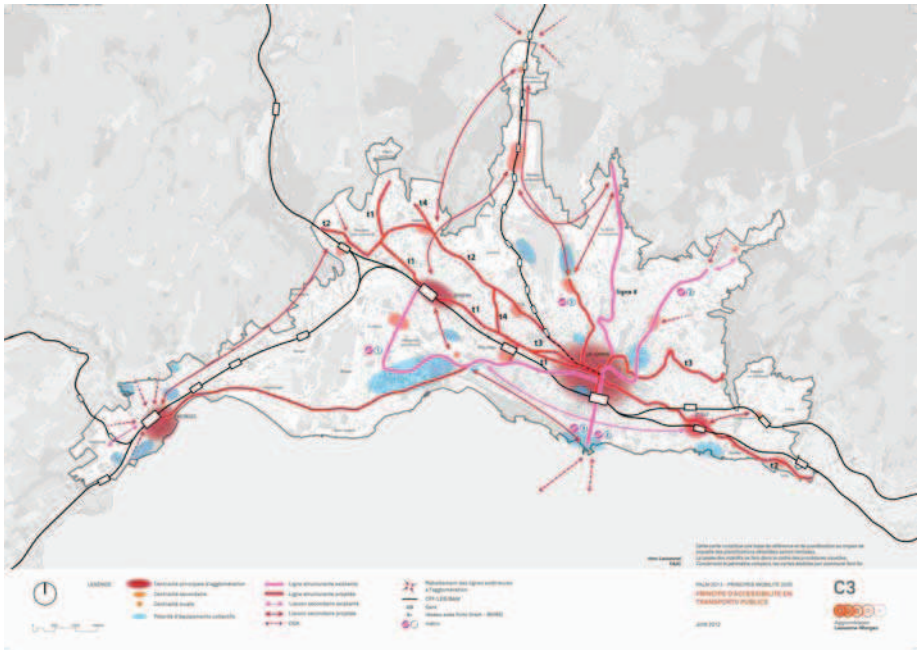
- LEB : adaptation de la ligne au milieu urbain, renforcement de la cadence entre Cheseaux-sur-Lausanne et Lausanne-Flon ainsi que celle entre Cheseaux-sur-Lausanne et Echallens, augmentation de la capacité et allongement des quais à 125 m.

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 20e 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).

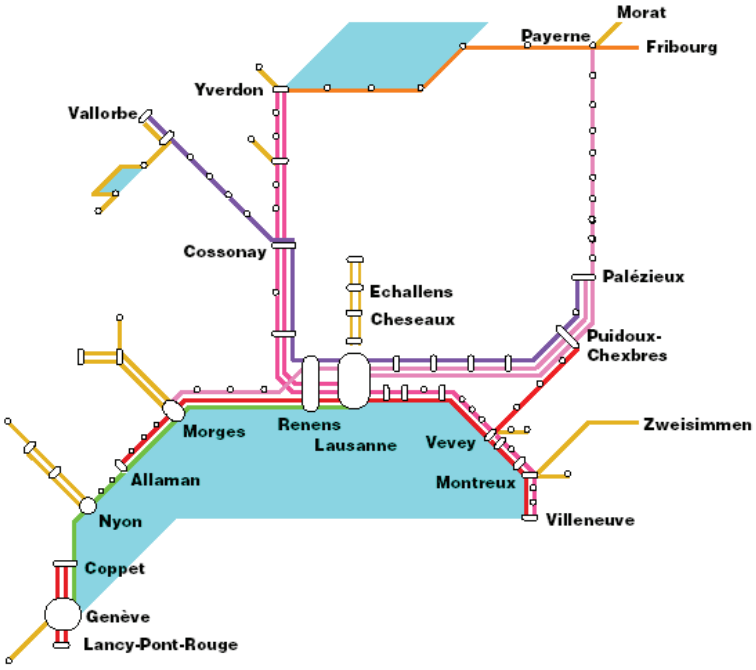
En 2012, une première étape d'amélioration du RER Vaud s'est achevée. En terme d'offre, le RER 4 est prolongé de Morges à Allaman. En combinaison avec le RER 3 déjà en service, les gares de St-Prex, Etoy et Allaman sont desservies à une cadence semi-horaire. Dans l'Est du Canton, les gares situées entre 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 :

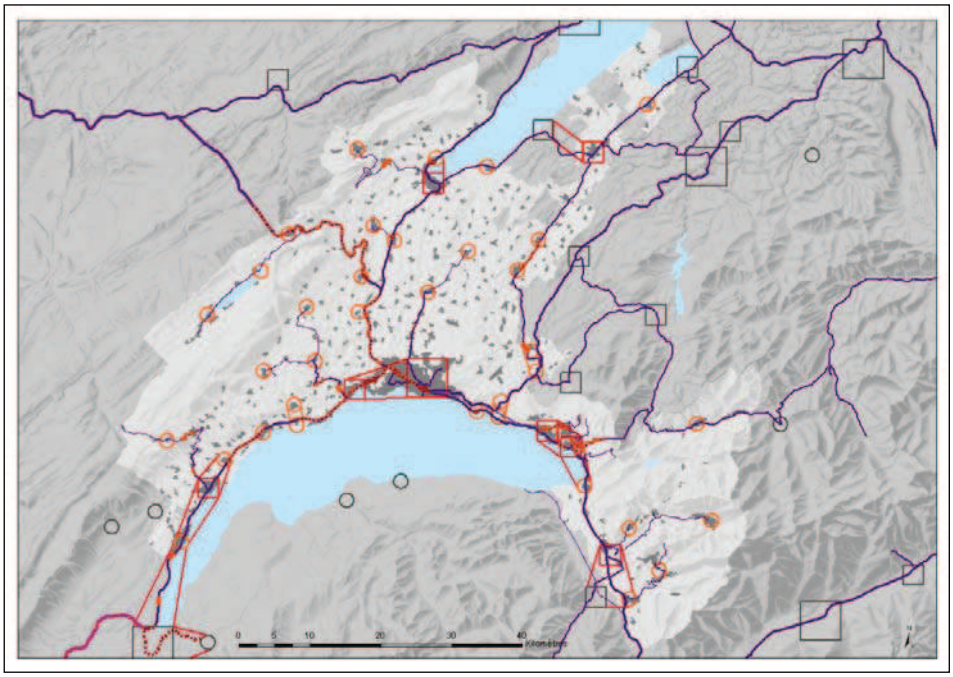
– les cadences sont augmentées à 15 minutes sur les lignes situées à l'intérieur des agglomérations et à 30 minutes sur les autres axes principaux ;
– le rabattement des voyageurs par transports publics est renforcé sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire.

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

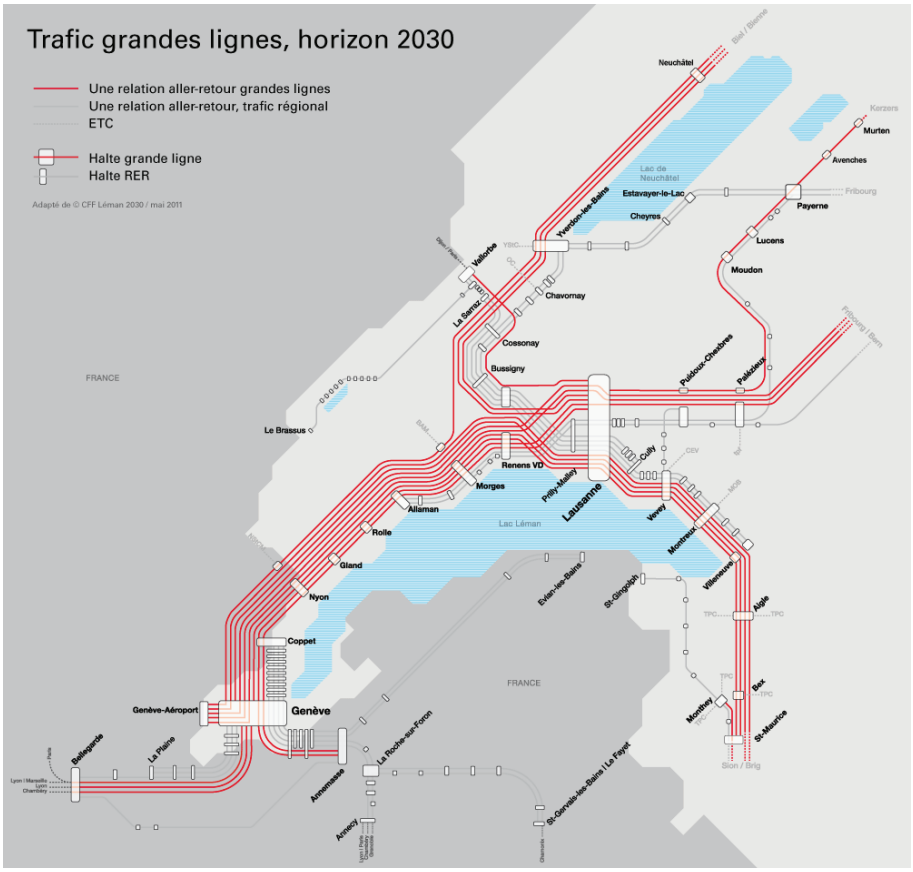
- Centre cantonal
- Centre régional
- Centre bipolaire
- Centre extra-cantonal

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.

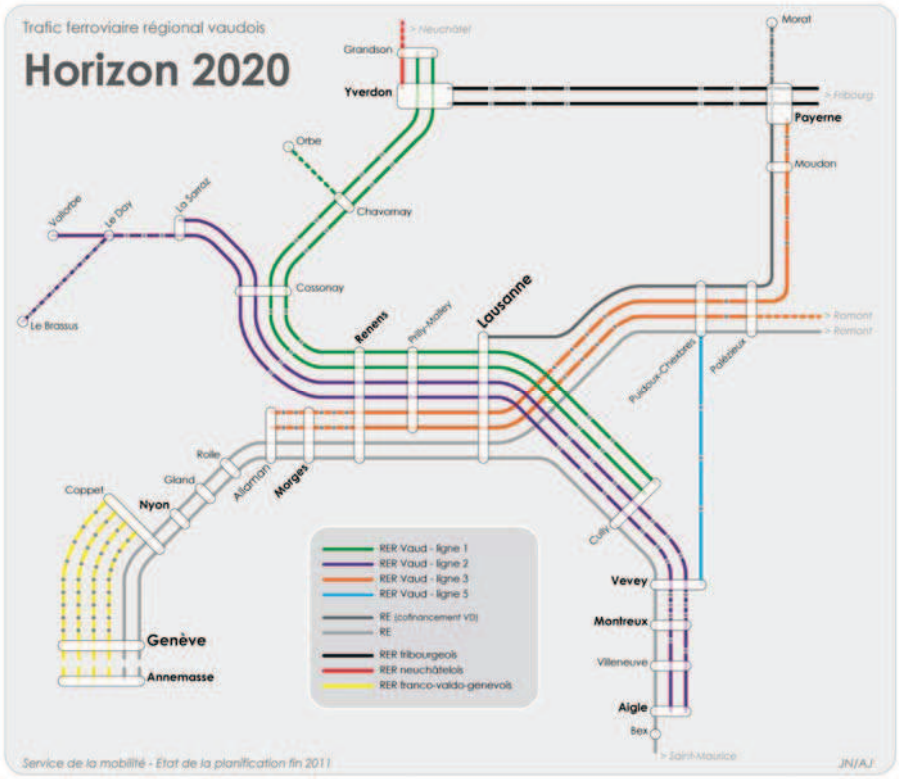
Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures suivantes sont planifiées :

- 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 efficiente 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 4ème voie entre Lausanne – Renens, à la réalisation d'un saut de mouton entre Renens et Malley ainsi qu'à la construction de la 3ème 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 3ème et de 4ème 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 denséments 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 carrrefours, 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.

Axes Forts
ch. du Closel 15 - 1020 Renens
tel. +41 21 621 01 11
www.lausanne-morges.ch/axes-forts
info-axes-forts@t-l.ch

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 - 1ère génération*

- Tram t1 Lausanne-Flon – Renens-Gare
- Bus à haut niveau de service vers Galicien, Chailly, Crissier et Lutry

PALM – 2e 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

t1

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)

BH NS

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

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

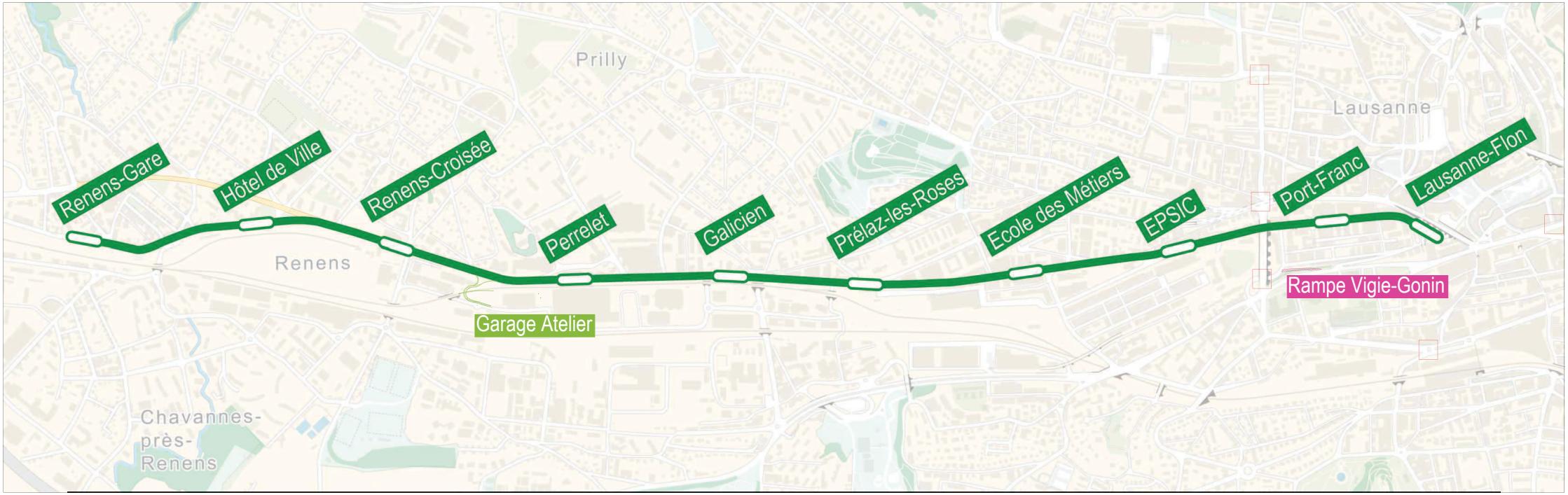
Train LEB, la Ligne verte

© tl - 2014 - Ref. PALM 2007, 2012
sous réserve de modifications
Plan géographique 30 septembre 2014

* Projets déjà cofinancés par la Confédération

Villars-Ste-Croix
Croix-Péage
Crissier
Cocagne
Bussigny
Buyère
Arc-en-ciel
Bré
Vernie
Bois-Genoud
Baumettes
Bugnon
Pont-Bleu
Renens
Renens-Gare
Hôtel-de-Ville
Renens-Croisée
Prilly-Eglise
Perréaz
Prilly-Centre
Huttins
Perrelet
Prilly
Valency
Montétan
Galicien
Prélaz-les-Roses
Prélaz
Recordon
Ecole des Métiers
Boston
EPSIC
Chauderon
Port-Franc
Lausanne-Flon
Lausanne-Gare
Grancy
Lausanne
Blécherette
Plaines-du-Loup
Bellevaux
Forêt
Vieux-Moulin
Motte
Casernes
Beaulieu
St-Paul
Grande-Borde
Mémise
Tunnel
Place du Nord
Riponne M. Béjart
Ours
Bel-Air
St-François
Fauconnières
Pont de Chailly
Chailly-Village
Coudrette
Val-Vert
Rosiaz
Béthusy
Georgette
Eglantine
Av. du Léman
Bonne-Espérance
Perraudettaz
Pully
Montillier
Pully-Clergère
Reymondin
Moulins
Paudex
Grand-Pont
Voisinand
Rive
Lutry-Corniche
Lutry
LEB
m1
m2
m3
t1
BH NS

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
Divers et imprévus	*2'120'000*
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
PRILLY	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 (LAVAUX)	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-LAVAUX	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
SAINT-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.

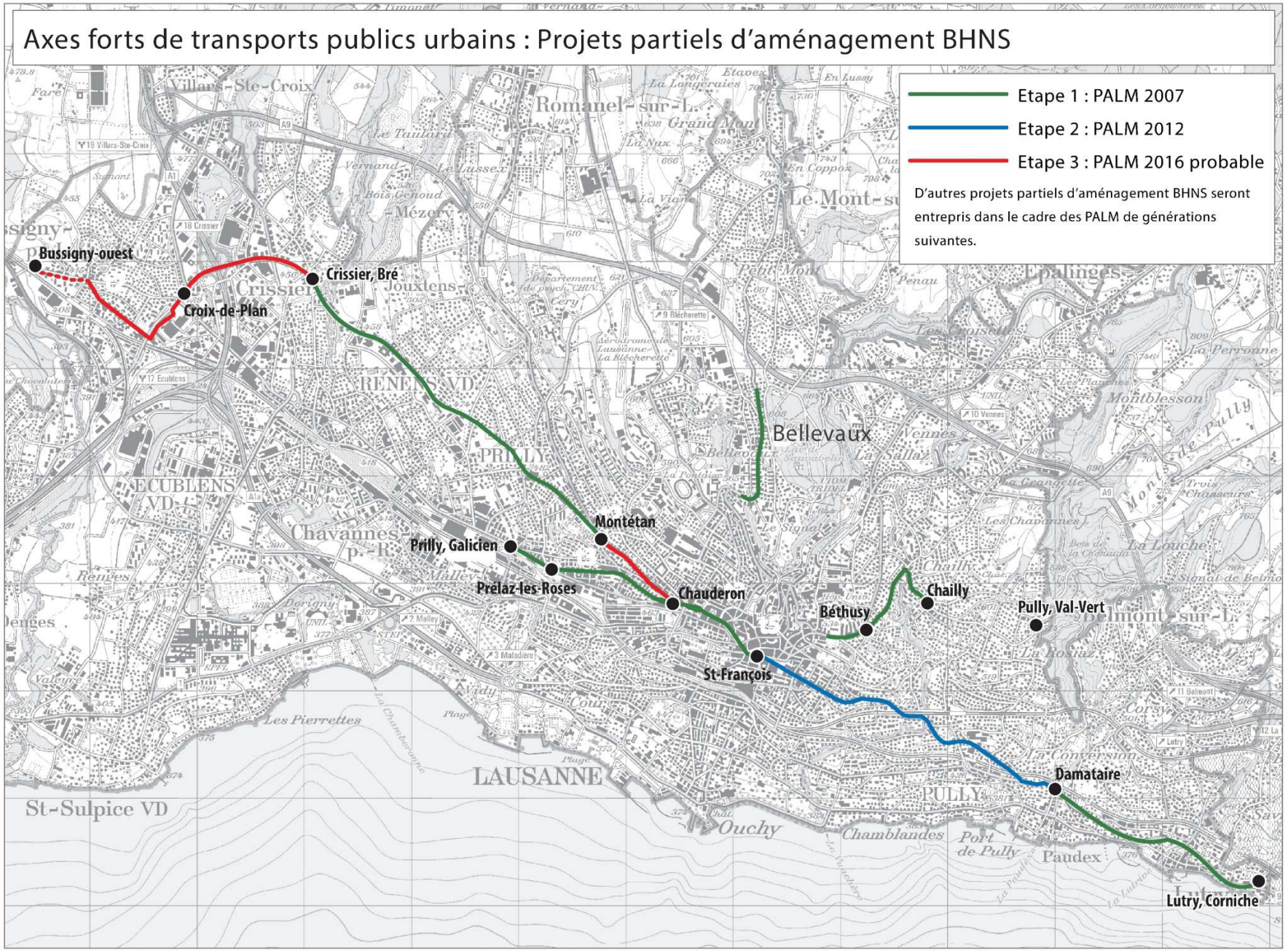
Incidences des modifications du réseau urbain tl directement liées à la première étape du tramway t1 sur les indemnités d'exploitation versées par les communes

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%

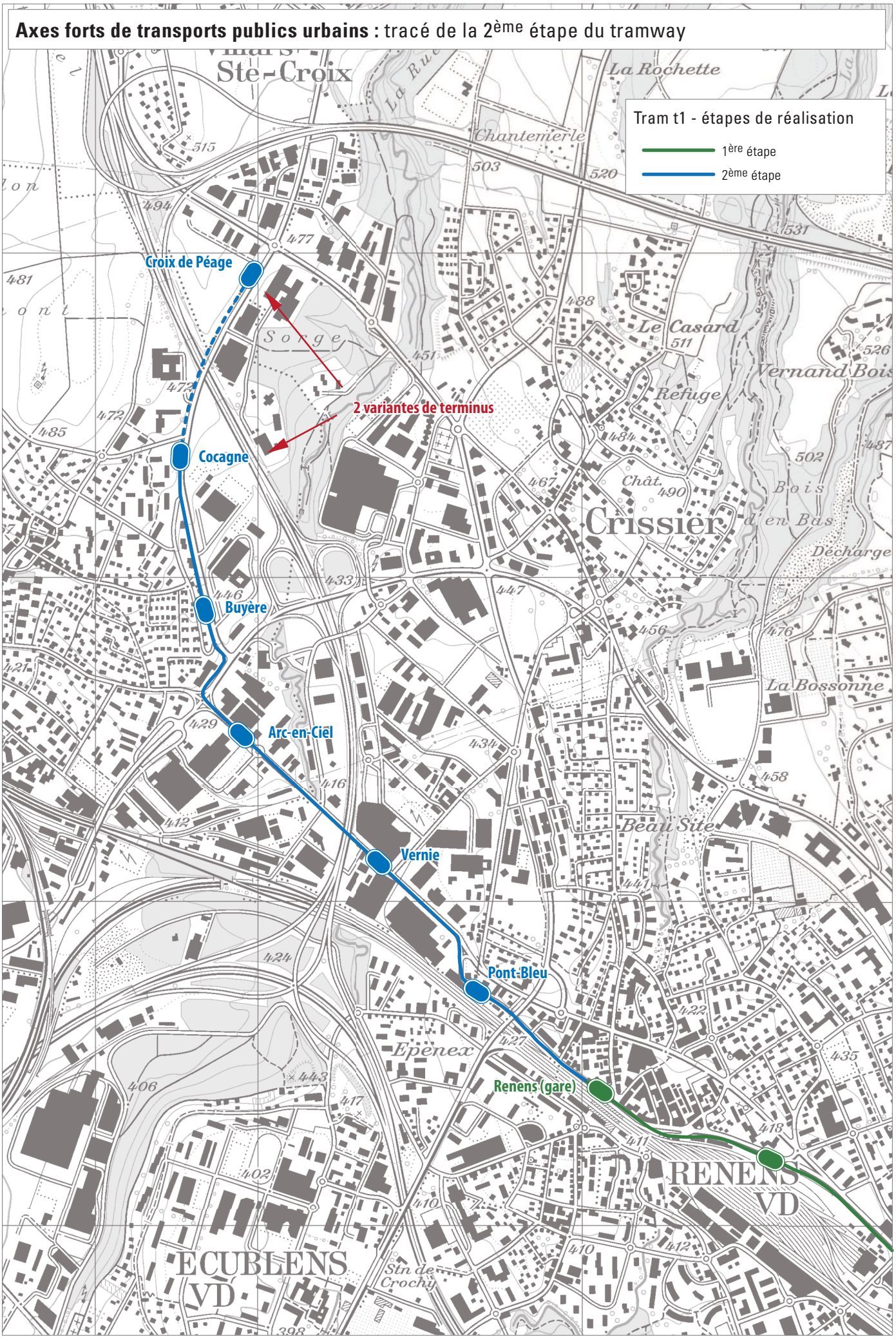
Notes :

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.

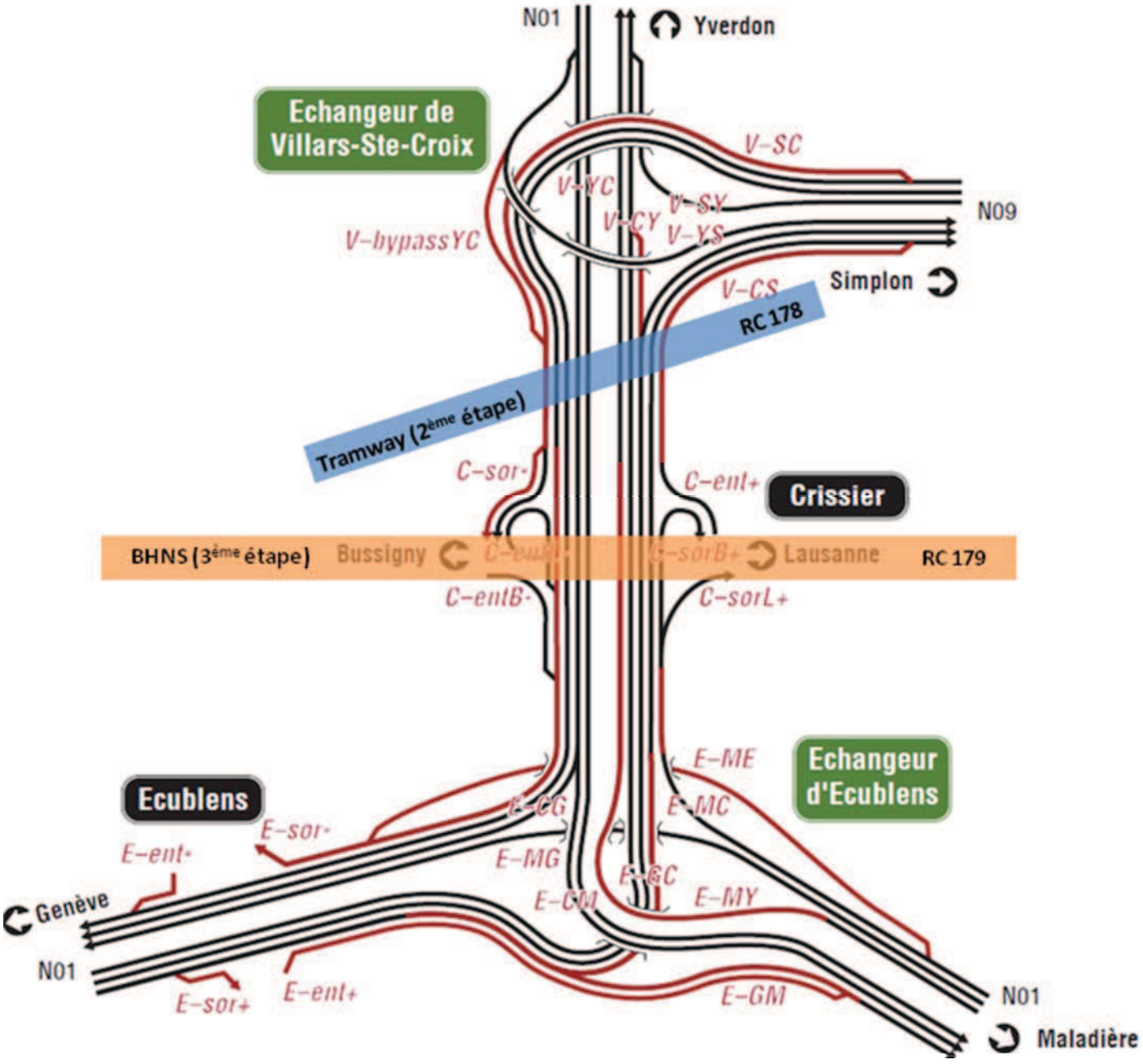
ANNEXE 7 : PROJETS PARTIELS D'AMÉNAGEMENT BHNS



Axes forts de transports publics urbains : tracé de la 2ème étape du tramway



ANNEXE 9 : PROJETS AFTPU 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

décrète

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, 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 23 mars 2016.

Le président :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*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

décrète

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, 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 23 mars 2016.

Le président :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*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

décrète

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, 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 23 mars 2016.

Le président :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*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

décrète

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, 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 23 mars 2016.

Le président :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2016 **RC-294**

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 Droguet (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 1ère 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 2ème génération en 2012, lequel PA 2ème génération a également été reçu très positivement à Berne et reçu le cofinancement des mesures dites de 2ème 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 3ème 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'assinir 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 1ère 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 1ère 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 2ème 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 2ème et 3ème 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.

Tram	*Type*	*Coût / km*
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 gérera 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 créée-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 2ème 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 Busigny 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 a 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 judicaires 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'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)

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'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

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'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

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'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

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 cofinançant 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

(Séance du mardi 1er mars 2016) **POS**
16_POS_160

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'usagers 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.

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MAI 2016 **RC-POS**
(16_POS_160)

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'accentue 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

canton de vaud

MAI 2016 **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 ?

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’insèrerait. 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 :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

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 Mobilité 4

1.2.2 Tourisme 4-saisons 5

1.2.3 Hébergement 6

1.2.4 Remontées mécaniques, enneigement artificiel et Bonus LAT 7

1.2.5 Mesures d'accompagnement environnementales 8

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 Enneigement mécanique Bretaye-Gryon phase II 10

2.2.2 Tapis roulant pour skieurs Chaux-Gryon 10

2.2.3 Télésiège débrayable Conche–Mi Laouissalet 10

2.2.4 Télésiège débrayable Laouissalet-Meilleret 10

2.3 Domaine skiable de Leysin – Les Mosses – La Lécherette 10

2.3.1 Tapis roulant pour skieurs Plan-Praz 11

2.3.2 Tapis roulant pour skieurs Tobogganing Park 11

2.3.3 Tapis roulant pour skieurs Droséra 11

2.3.4 Enneigement mécanique Les Mosses 11

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 œuvre, 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 mios. 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
Télésiège Conche-Mi Laouissalet / modernisation	9'000'000	27%	15%	42%	3'780'000	30%	2'700'000
Télésiège 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-Chevreuils 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-Chevreuils.

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 cautèles 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 cautèles 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'interpelant. 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 cautèles 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).

ANNEXE A

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

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 cons-truction	Coût projet HT	Coût projet TTC	Coût projet HT EMPD 1 (y.c. mesures environne-mentales)	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 environ-nementales)	% Prêt LPR	Prêt LPR	Prêts LPR EMPD 1 (vert = octroyé)	Durée amor-tisse-ment	Montant d'amortis-sement	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
Télésiège débrayable Perche-Conche-Mi-Laouissalet / 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
Télésiège débrayable Laouissalet-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-Dessus	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	
Télésiège débrayable Vioz-Mazot / modernisation, rationnalisation	Ormont-Dessus	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-Dessus / 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-Laouissalet	Ormont-Dessus / 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
Télésiège débrayable Le Fer-Tête d'Aï/ modernisation, rationnalisation	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	-	
Télésiège 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 ascenceur (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'Aï-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	
Télésiège 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	
Télésiège 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	

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 cons-truction	Coût projet HT	Coût projet TTC	Coût projet HT EMPD 1 (y.c. mesures environne-mentales)	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 environ-nementales)	% Prêt LPR	Prêt LPR	Prêts LPR EMPD 1 (vert = octroyé)	Durée amor-tisse-ment	Montant d'amortis-sement	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 1ère 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 2ème 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 :	**Télésiège 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 télésiège fixe 2 places Conche–Perche et le téléski de Vieille Case par un télésiège 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 télésiège 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 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 Tétras lyre et entretien sur 10 ans.
- Dégagement des myrtillers en faveur du Tétras lyre 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.
- Clôturage 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 :	**Télésiège 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 télésiège 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 télésiège 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 télésiège 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

décrète

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 :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*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

décrète

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 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 :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2016 **RC- 293**

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), Aliette 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), Aliette 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'État, 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'État 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'État 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 dézonage, 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 dézonage 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'État. 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'État 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'État 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'État 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'État 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'État. Il y a eu divergence sur la liste des mesures et le Conseil d'État 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'État 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'État 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'État 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'État 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 téléski 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 le 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 bouclement 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'État. 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*

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 : _____

Déposé le : _____

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

Postulat Michel Renaud et consorts, au nom de la commission ayant étudié le 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 projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 2'544'000 pour co-financer entre autres le projet d'enneigement mécanique des Mosses, portés par Télé-Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA, demandant au Conseil d'Etat de présenter un rapport au Grand Conseil sur la possibilité de maintenir les places de parc devant être démolies près de l'ancienne décharge de l'Arsat.

Les commissions nommées pour l'étude de l'EMPD 275 de janvier 2016 (décharge de l'Arsat) et de l'EMPD 293 (Alpes Vaudoises 2020) ont siégé au mois de mai pour étudier les objets précités.
La commission ayant étudié l'assainissement de la décharge de l'Arsat a pu constater l'importance des travaux à exécuter. Toutefois, elle a émis des réserves sur la démolition d'une partie des places de parc, 120, environ. Il lui a été répondu que le financement de cette démolition ne faisait pas partie du crédit demandé, et que c'était un point compris dans l'EMPD 293 « Alpes vaudoises 2020 ». Lors de l'étude de cet objet, les membres de la commission sont revenus sur la problématique de ces places de parc, il leur a été répondu que si un amendement était déposé pour supprimer la subvention à ces travaux, ceux-ci ne seraient pas remis en question, mais qu' ils seraient dès lors mis à la seule charge de la commune et de la société de remontées mécaniques.
La commission a estimé qu'une appréciation devait être faite sur le maintien de ces places de parc. En effet, il ne semble pas logique de vouloir créer un enneigement artificiel dans le but d'obtenir une amélioration des installation permettant tant le ski alpin que le ski nordique d'une part, et de supprimer près de 120 places de parc permettant d'atteindre ces mêmes installations d'autre part.
On relèvera encore que les investissements consentis par les communes d'Ormonts-Dessous et Château d'Oex pour financer le Centre nordique du Col des Mosses se montent à fr.. 343'400.

Ces places de parc nous semblent donc indispensables, ceci d'autant plus que la station des Mosses ne dispose pas d'un service performant de transports publics et que la voiture est indispensable pour s'y rendre, en particulier avec des équipements de ski.

C'est par 12 voix contre une que la commission demande au Conseil d'Etat de présenter au Grand Conseil un rapport sur les possibilités de trouver une solution à ce problème qui va à l'encontre des objectifs proposés pour le maintien et le développement de la région Les Mosses – La Lécherette.

Commentaire(s)

Souhaite développer en vue de la prise en considération immédiate

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 : Renaud Michel Signature :

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

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

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

JANVIER 2016 275

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 m^3.

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 m^3sur les 23'000 m^3estimés. 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

décrète

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 :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

MAI 2016 RC- 275

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 ou 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 garantit 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

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Motion

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 16_MOT_084

Déposé le : 14.6.2016

Scanné le : _____

Art. 120 à 126a LGC La motion est une proposition soumise au GC et impliquant pour le CE (ou exceptionnellement une commission parlementaire) d'élaborer et de présenter un projet de loi ou de décret. Elle touche à une compétence propre du GC. Le motionnaire motive sa demande et expose le sens de la législation souhaitée.
La motion peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**
- Soit le motionnaire demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct de la motion a une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.
- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.
(b) la prise en considération immédiate.
- Soit un député ou le CE demande la prise en considération immédiate de la motion et son renvoi au CE.
- Soit l'auteur de la motion demande sa prise en considération immédiate et son renvoi à une commission parlementaire chargée de présenter un projet de loi ou de décret.
Suite au vote du GC, la motion est soit renvoyée au CE, soit à une commission parlementaire, soit classée.
Important : sur proposition d'un député, d'une commission ou du CE, le GC peut, jusqu'à sa prise en considération, transformer la motion en postulat, auquel cas la procédure du postulat s'applique.
Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre de la motion

Préservation du patrimoine et sauvegarde des archives cantonales : deux raisons de soutenir le Musée Bolo.

Texte déposé

Plusieurs membres du Grand Conseil se sont inquiétés, ces dernières années, de la pérennité de nos archives magnétiques et informatiques. Selon les constats faits maintenant déjà, les données notamment comptables des années 1990 à 2000 sont aujourd'hui inexploitables autrement qu'en se référant à leurs copies papier ou à leurs versions préservées sur microfilms. Et le Grand Conseil a été averti il y a plus de deux ans que le système de microfilmage avait été définitivement abandonné au profit d'un système d'archivage purement informatique. Même le papier ne sera donc plus archivé à moyen et long terme concernant le fonctionnement de l'Etat de Vaud.

Cela pose l'énorme question de la pérennité et de la sauvegarde des archives de l'Etat. Pour le moment, le Conseil d'Etat et ses services y ont apporté une réponse technique satisfaisante à l'échelle d'une vie humaine. Mais la fonction des archives est précisément de porter témoignage bien au-delà de ce laps de temps, pour constituer ce qu'on appelle l'Histoire. A cette problématique, le canton n'a pas de réponse adéquate et n'a même pas fait de réelle proposition.

La solution simple qui semble envisagée par le Conseil d'Etat est de mettre en place une systématique de copie et de transfert des données, en imaginant qu'elle peut résoudre tous les problèmes susceptibles de se produire: détérioration d'un support, corruption fonctionnelle lors d'une conversion, copie incomplète non vérifiée, etc.

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

Pour répondre à ce premier problème, on pourrait imaginer de mettre à disposition les moyens en personnel et en technologie nécessaires à ces transferts périodiques. Une équipe d'informaticiens et de personnes ressources «métier» pourrait être affectée exclusivement à cette tâche. Dans ces conditions, il serait possible de développer des routines de copie et de conversion qu'il serait possible de contrôler, en assurant par ailleurs des doubles de sécurité, afin que la génération suivante puisse simplement lire les données de la génération précédente

La deuxième difficulté qui n'est, elle, pas du tout prise en compte par les vagues projets étatiques évoqués à propos du processus de sauvegarde par copie, c'est la disponibilité des machines capables de lire et de transcrire les données non seulement de la génération précédente, mais de toutes les générations depuis la première création des premières données informatiques.

C'est seulement par cette garantie que l'on peut déjà espérer récupérer un jour nos données perdues des années 1990, et qu'il sera peut-être possible en 2050 de relire un support et d'ouvrir un logiciel des années 2000 pour compenser un accident fatal survenu sur une copie de sécurité ou lors d'un Xème conversion des données originales.

Les Archives cantonales n'ont pas pour vocation d'être à la fois le lieu de stockage des données et le local d'entretien mécanique des machines, des logiciels et des savoir-faire nécessaires à leur exploitation. Dans le cas de l'informatique – puisque celui du micro-film est en fait réglé par l'immense durabilité du support et la simplicité de lecture de son rendu analogique – il existe fort heureusement une institution qui s'est donné pour mission de conserver la mémoire matérielle, logicielle et technique de l'Histoire de l'Informatique. Il s'agit d'un musée privé né de l'initiative passionnée d'un jeune étudiant au début des années 1990, M. Yves Bolognini, dont la collection est maintenant propriété de la Fondation Mémoires Informatiques et est exposée dans l'espace appelé Musée Bolo à l'EPFL. La Fondation est appuyée par l'Association des «amis du Bolo's Computer Museum» (aBCM).

La richesse de ce musée est double:

- il conserve dans ses collections la quasi-totalité de tous les appareils qui ont été produits par l'industrie informatique depuis la fin des années 1950 ainsi que les programmes qui ont permis de les utiliser;
- il fédère une cinquantaine de passionnés, la plupart techniciens de très haut niveau, qui se sont fixé pour mission de maintenir ces machines et de les présenter aux générations futures.

A ce jour, le Musée Bolo et l'aBCM sont la seule ressource existant en Suisse, et peut-être bien au-delà, qui est en mesure de répondre à la demande d'une entité quelconque qui se trouve face à la nécessité de reconstituer des archives informatiques. Cela s'étend d'ailleurs non seulement à des données anciennes mais également à des supports et à des logiciels récents, les membres de l'association des amis du Musée Bolo assurant en permanence une veille technologique extraordinairement compétente.

Cette valeur a été reconnue par exemple par le CERN lorsqu'il a voulu fêter les 25 ans du Web en 2014. L'aBCM a été mandatée pour refaire fonctionner l'ordinateur NeXT d'origine sur lequel Tim Berners-Lee a créé le www à Genève en 1989. Elle a également réussi à sauver les données et à les transférer sur des supports plus récents.

Le Musée Bolo est menacé dans son existence par le désintérêt des décideurs qui font l'industrie informatique aujourd'hui. Il est certes le réceptacle de leurs rebuts, mais il n'obtient plus les soutiens financiers qui sont aujourd'hui nécessaires pour simplement entretenir le matériel ancien. Le stockage de celui-ci est problématique et l'emplacement actuel, mis à disposition par une entreprise, aurait déjà dû être libéré en 2013. Même l'EPFL semble n'avoir aucun projet pour ce musée, pourtant installé dans ses murs depuis près d'une quinzaine d'années, et il ne figure même pas dans les affectations futures des locaux.

Nous devons aujourd'hui réfléchir à notre rôle dans la préservation de cet ensemble patrimonial unique, essentiel pour l'histoire, avec un petit et un grand «H», du canton voire de notre pays dans son ensemble.

- L'histoire de l'informatique n'existe pas seulement par la Silicon Valley, mais également parce que des chercheurs et des passionnés ont créé dans notre région des outils et des entreprises qui ont écrit cette histoire. Il n'est qu'à penser au professeur J.-D. Nicoud qui a créé dès mi-1970 l'ordinateur Smaky et sa souris avant que Apple ne popularise l'interface graphique, ou à Logitech dont le nom est devenu quasiment synonyme de terminal de saisie (souris, clavier). Et l'on a évoqué plus haut également la création du Web à Genève.
- La conservation des machines, des logiciels, des divers outils et autres traces techniques de cette histoire est un devoir patrimonial essentiel. Notre canton se comporte de manière incroyablement futile en matière d'histoire technique. Le domaine de l'horlogerie et de la micro-mécanique repose entièrement sur des institutions privées, et le manque de moyens a déjà vu disparaître par exemple les collections de la production Paillard-Bolex dans le nord-vaudois. L'Audiorama, qui retraçait à Montreux l'histoire du stockage, de la reproduction et de la transmission du son, malgré un mandat de l'OFCOM pour la formation des techniciens chargés de maintenir le patrimoine sonore, est mort par abandon des autorités cantonales et communales. L'essentiel de ses collections a été transféré, heureusement, au Musée privé Enter de Soleure, et ce n'est qu'au moment du transport effectif que le Service des biens culturels du canton s'est ému de voir disparaître par exemple le premier studio radio de 1917 du Champ-de-l'Air.
- Pour les générations futures, et pas seulement pour nos descendants de ce seul XXIème siècle mais aussi

loin dans le futur que nous sommes capables de remonter dans notre passé, il est essentiel que nous conservions à notre disposition les outils nécessaires au moins à la lecture des fichiers informatiques. Le Musée Bolo s'est fixé la mission de maintenir matériel et logiciel, et il offre l'immense avantage de réunir autour de ses collections les seules personnes capables et désireuses de faire fonctionner cet héritage.

- Conserver le passé est également une manière d'inventer l'avenir. On l'a vu par exemple avec le mandat donné par l'Union Européenne à la Maison d'Ailleurs d'Yverdon, musée de la science-fiction, pour tenter de définir une vingtaine de pistes imaginées par les auteurs du XXème siècle pouvant être concrétisées au XXIème. L'histoire de l'informatique, qui s'est contentée à ses débuts de ressources infimes pour réaliser des miracles de créativité, demeure un réservoir encore inexploité afin d'optimiser les découvertes de notre temps.

En 2015, le Conseil d'Etat s'est vu soumettre un dossier évoquant un projet de nouveau «Musée Bolo», avec l'appui de Lausanne Région. Il a malheureusement opposé une fin de non-recevoir absolue à cette demande, même pour une simple étude de faisabilité qui aurait permis une estimation des coûts. C'est d'autant plus regrettable que des pistes sérieuses pour une implantation dans l'Ouest lausannois sont à l'étude avec les organismes de promotion économique.

Pour toutes les raisons exposées ci-dessus, je demande par la voie de cette motion que le Conseil d'Etat prenne un ensemble de mesures destinées à préserver dans le sens le plus large du terme le patrimoine informatique du canton.

1. Soumettre dans les meilleurs délais l'EMPD annoncé concernant la conservation à long terme des archives informatiques. Cela concerne en particulier la nécessité de créer une équipe permanente chargée de suivre l'entreposage, le stockage, la copie et le transcodage éventuel des données déjà existantes ou à venir.
2. Inclure dans ce dispositif l'entier des ressources fournies par l'actuel Musée Bolo, que ce soit le patrimoine produit en Suisse ou les machines nécessaires à l'exploitation des données, ainsi que le réseau de compétences humaines regroupé au sein de l'aBCM. Un mandat similaire à celui que l'OFCOM avait donné à l'Audiorama Club pourrait être octroyé.
3. Trouver d'urgence les locaux nécessaires à l'entreposage et à la sauvegarde de la collection actuelle et future du Musée Bolo. L'objectif à moyen terme est que cet entreposage soit couplé avec des espaces d'exposition et d'accueil permettant d'assurer la pérennité de la présentation muséale de cette histoire de l'informatique.

Je demande que cette motion soit transmise à une commission pour étude et rapport sur sa prise en considération.

Laurent Ballif, 14 juin 2016

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

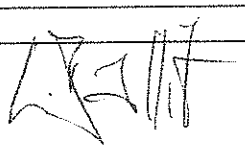
(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures ☑

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures ☐

(c) prise en considération immédiate et renvoi au CE ☐

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

Nom et prénom de l'auteur : Laurent Ballif

Signature : 

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

Signature(s) :

Liste des députés signataires – état au 1er mai 2016

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

Liste des députés signataires – état au 1er 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 Aliette
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
Trolliet Daniel
Tschopp Jean
Uffer Filip
Venizelos Vassilis
Voiblet Claude-Alain
Volet Pierre
Vuarnoz Annick
Vuillemin Philippe
Wüthrich Andreas
Wyssa Claudine
Züger Eric

canton de vaud
Grand Conseil - Secrétariat général
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne
Déposé le 14.6.2016
16_INT_530

Interpellation Jérôme Christen intitulée « Participation de l'élève et critique constructive : pour tout, sauf l'évaluation des enseignants ?»

La participation de l'élève et la critique constructive serait-elle encouragée à l'école par les enseignants sauf si elle vise l'école elle-même ? On pourrait le croire après ce qui s'est récemment passé au gymnase de Morges où trois élèves ont été sévèrement sanctionnés pour avoir offert à leurs camarades, via un questionnaire en ligne [1], la possibilité d'évaluer leurs professeurs.

Cette démarche a été réfléchie et le questionnaire rédigé de telle sorte que l'action soit constructive. D'ailleurs, les appréciations des élèves qui ont très largement participé sont majoritairement positives. Après qu'un projet pilote a été réalisé dans une classe, les élèves ont demandé l'avis de professeurs et ont fait une démarche auprès de la doyenne de l'établissement. Toutefois, il apparaît qu'ils sont allés un peu vite en besogne, puisqu'ils ont mis le questionnaire en ligne avant de lui soumettre la présentation détaillée du projet comme elle le leur avait demandé. C'est certes maladroit, et les élèves l'ont reconnu, mais sur le fond, la démarche n'est-elle pas intéressante ?

Dans tous les cas, elle n'est visiblement pas du goût de la Conseillère d'Etat en charge du Département Jeunesse, Formation et culture qui déclare à 24 Heures que *«les élèves n'ont pas la compétence d'évaluer leurs professeurs»*. Une compétence qui revient aux directeurs. Qui, eux, n'ont évidemment pas le temps de faire passer chaque année des entretiens d'appréciation aux dizaines d'enseignants placés sous leur aile, rapporte 24 Heures qui cite également les propos de Michael Fiaux, porte-parole du Département de la Formation : *«d'entente entre le Conseil d'Etat et les syndicats, l'évaluation des enseignants a été écartée pour des questions d'organisation. »*

Cet événement met en lumière l'acharnement du Département vaudois en charge de la formation à vouloir faire échapper les enseignants à un véritable exercice d'évaluation. Or dans la plupart des collectivités publiques, les collaborateurs sont soumis à des questionnaires suivis d'entretiens d'évaluations. Une démarche qui leur permet aussi de s'exprimer sur leurs conditions de travail et leur relation avec leur supérieur hiérarchique. Cela se fait en bonne intelligence, selon une grille pensée et réfléchie si bien que cela peut aussi aboutir à des formations complémentaires payées par l'employeur. Chacun y trouve un intérêt. Pourquoi les enseignants n'y seraient-ils pas soumis? Pourquoi les bénéficiaires des prestations, soit les élèves, ne pourraient-ils pas contribuer à une telle démarche bien conçue?

Cela pourrait permettre à l'enseignant d'évoluer et influencer de manière positive la relation enseignant-élève. Même si tel n'est pas le l'objectif principal, dans certains cas, cela pourrait également permettre de détecter plus tôt des erreurs de vocation ou des disfonctionnements. On sait à quel point la qualité de l'enseignement peut avoir une influence sur l'acquisition des connaissances. On sait que certains élèves ont eu leur scolarité perturbée par des enseignants inadéquats et que certaines directions ont parfois même redouté de se voir attribuer tel ou tel enseignant en raison de son incompétence notoire.

Dans ce contexte, je pose les questions suivantes :

1. Comment le Conseil d'Etat s'assure-t-il actuellement de la qualité de l'enseignement prodigué à tous les échelons de la scolarité obligatoire et post-obligatoire et cela pour toute la durée des carrières?
2. Le Conseil d'Etat est-il disposé à relancer la réflexion sur la question de l'évaluation du corps enseignant? Si non, pour quelles raisons ?
3. Le Conseil d'Etat ne pense-t-il pas que dans un cadre bien défini, la participation des élèves, selon le degré de scolarité, pourrait être d'un apport précieux et peut-il envisager de lancer une réflexion à ce sujet ? Si non, pourquoi ?
4. Quelle est la base légale qui permet d'interdire à un élève la mise en ligne d'un site internet d'évaluation ?
5. Le Conseil d'Etat estime-t-il juste et opportune la sanction prise à l'égard de ces élèves. Est-il pédagogiquement défendable de priver des éléves d'enseignement dès lors qu'ils ne perturbent pas le bon déroulement des cours ?

Vevey, le 12 juin 2016

Jérôme Christen

[1] http://www.evaluetonprof.org/reacutesultats.html

Dévoleppement souhaité.

Liste des députés signataires – état au 1er mai 2016

Ansermet Jacques
Attinger Doepper Claire
Aubert Mireille
Baehler Bech Anne
Ballif Laurent
Bendahan Samuel
Berthoud Alexandre
Bezençon Jean-Luc
Blanc Mathieu
Bolay Guy-Philippe
Bonny Dominique-Richard
Bory Marc-André
Bovay Alain
Buffat Marc-Olivier
Butera Sonya
Cachin Jean-François
Calpini Christa
Capt Gloria
Chapalay Albert
Chappuis Laurent
Cherubini Alberto
Cherbuin Amélie
Chevalley Christine
Chollet Jean-Luc
Christen Jérôme

Christin Dominique-Ella
Clément François
Clivaz Philippe
Collet Michel
Cornamusaz Philippe
Courdesse Régis
Cretegny Gérald
Cretegny Laurence
Croci-Torti Nicolas
Crottaz Brigitte
Cuérel Julien
De Montmollin Martial
Debluë François
Décosterd Anne
Deillon Fabien
Démétriadès Alexandre
Desmeules Michel
Despot Fabienne
Devaud Grégory
Dolivo Jean-Michel
Donzé Manuel
Ducommun Philippe
Dupontet Aline
Durussel José
Duvoisin Ginette

Eggenberger Julien
Ehrwein Nihan Céline
Epars Olivier
Favrod Pierre-Alain
Ferrari Yves
Freymond Isabelle
Freymond Cantone Fabienne
Gander Hugues
Genton Jean-Marc
Germain Philippe
Glauser Nicolas
Golaz Olivier
Grandjean Pierre
Grobéty Philippe
Guignard Pierre
Haldy Jacques
Hurni Véronique
Induni Valérie
Jaccoud Jessica
Jaquet-Berger Christiane
Jaquier Rémy
Jobin Philippe
Jungclaus Delarze Suzanne
Kappeler Hans Rudolf
Keller Vincent

Liste des députés signataires – état au 1er 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 Aliette
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
Trolliet Daniel
Tschopp Jean
Uffer Filip
Venizelos Vassilis
Voiblet Claude-Alain
Volet Pierre
Vuarnoz Annick
Vuillemin Philippe
Wüthrich Andreas
Wyssa Claudine
Züger Eric

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT
aux observations de la Commission de gestion – Année 2015

1 RAPPORT GENERAL

1ère observation

Gestion des achats effectués par les huissiers

Entre autres missions, les huissiers sont chargés de procéder à divers achats, pour le conseiller d'Etat dont ils dépendent ou pour l'organisation de séances parlementaires. Cela peut être des croissants en vue d'une séance matinale ou un achat privé (médicament, billet de train, cadeau, etc.) demandé par le chef du département. Or, le système actuel impose à l'huissier d'avancer l'argent nécessaire à l'achat. Ce mode de faire ne correspond pas aux directives financières de l'Administration cantonale vaudoise. Un collaborateur de l'Etat n'a pas à avancer de l'argent pour le compte de l'Etat ou d'un supérieur hiérarchique.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les solutions qu'il pourrait envisager afin de régler la question de la gestion financière des divers achats que les huissiers doivent effectuer, que ce soit pour le compte d'un membre du Gouvernement ou dans le cadre de leur activité pour le Parlement.*

Réponse du Conseil d'Etat de Vaud

En préambule, le Conseil d'Etat revient sur la nature particulière de l'activité des huissiers, caractérisée par une grande variété de tâches, par la disponibilité et la discrétion requises par cette fonction et par le rapport de confiance sans faille qu'elle exige.

Dans ce contexte, et comme le Conseil d'Etat a eu l'occasion de le faire savoir directement à la Commission de gestion lors de leur rencontre annuelle du 11 mai 2016, les faits à l'appui de cette observation n'ont pas été vérifiés ; ils prêtent à des interprétations erronées, hors de proportion par rapport à la réalité et, ce qui est plus grave, à des insinuations dénuées de fondement et dommageables pour les autorités et les personnes directement concernées; on a pu le constater au travers du traitement qui en a été fait dans un média. Le Conseil d'Etat regrette donc vivement que la Commission de gestion n'ait pas demandé une clarification des faits avant la publication de son rapport.

Il est en effet inexact d'affirmer que « le système actuel impose à l'huissier d'avancer l'argent nécessaire à l'achat ». Durant l'année sous revue, deux situations particulières en tout et pour tout sont à signaler, de peu de portée et sans qu'il y ait eu de violations par rapport à des directives existantes. Dans le premier cas, il est arrivé qu'un huissier doive avancer le montant en espèces pour l'achat de croissants pour des séances de commission du Grand Conseil avant de se faire rembourser. Dans le second cas, l'huissier d'un département a eu jusqu'à récemment l'habitude d'avancer parfois le montant en espèce pour des achats très modestes à charge de son département, avant de se faire rembourser. Ces situations ont donné lieu entretemps aux réglages nécessaires. Au surplus - et il convient d'être parfaitement clair sur ce point - elles ne portent pas sur des dépenses à charge des membres du Conseil d'Etat. Pour être complet, il convient de mentionner le fait que dans certains propos, le cas de l'achat d'aspirines - ou d'un médicament similaire - a au demeurant aussi été évoqué.

On est donc bien loin d'un système. Dans notre canton comme ailleurs, les huissiers peuvent être amenés à faire de menus achats, qu'ils gèrent eux-mêmes de manière pragmatique et avec bon sens, sans que cela crée de réelles difficultés. Les montants étant minimes, comme déjà indiqué, les huissiers choisissent comment ils procèdent, en fonction de la manière dont ils organisent leur travail journalier, sachant qu'ils ont deux possibilités à cet effet : ils peuvent demander des avances pour frais administratifs, qui sont payés par le système SAP sur leur compte bancaire ou postal, l'avance devant être régularisée, toujours dans SAP sur présentation des justificatifs ; l'autre système, le plus usité, est la mise à leur disposition de deux caisses provisionnées pour les achats modestes occasionnels, l'une destinée aux achats à charge de l'administration, l'autre couvrant les menus achats destinés aux membres du Conseil d'Etat, à leur charge et alimentée par ces derniers. Dans chaque département, il existe ces deux caisses ; le département où il manquait la caisse destinée aux achats à charge de l'administration a pris les dispositions nécessaires. La chancellerie d'Etat est chargée de veiller que ce système fonctionne également pour les achats de nourriture liés aux séances des commissions.

2ème observation

Autorisation de stationnement pour les huissiers

Bien que bénéficiaires d'un macaron similaire à celui des députés, les huissiers ne peuvent l'utiliser que les jours de session parlementaire, soit le mardi. Or, leur activité leur impose de pouvoir bénéficier de facilités de stationnement tous les jours de la semaine ; leur véhicule étant un outil essentiel de leur travail.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les solutions envisagées afin de permettre aux huissiers l'utilisation élargie du macaron de stationnement, et ce dans quel délai.*

Réponse du Conseil d'Etat

Si l'utilisation du macaron similaire à celui des députés ne vaut que les jours de session parlementaire, cela tient au fait que cette pratique est comprise dans ce qui a été convenu avec l'autorité communale en ce qui concerne les possibilités de parcage liées aux seules activités du Grand Conseil. En dehors de ce contexte précis, il n'y avait en effet pas de possibilité réglementaire d'octroyer des macarons de stationnement ad hoc les autres jours de la semaine.

Le Conseil d'Etat constate que le service des huissiers est organisé de longue date compte tenu de cette contrainte. Dans les faits, un stationnement très court pour permettre la remise ou la prise en charge de courriers et de dossiers est toléré. Il est vrai qu'une difficulté nouvelle est apparue ; elle est cependant passagère : elle est liée à la relocalisation temporaire de la chancellerie d'Etat au centre-ville à Lausanne, en dehors de la Cité, le temps des travaux

effectués au Château Saint-Maire. Compte tenu de cette situation, la chancellerie d'Etat a été chargée d'organiser la réception et l'expédition de ses courriers et dossiers de manière à pouvoir éviter, sauf exception, le stationnement de véhicules aux abords de ses locaux. D'autre part, la chancellerie d'Etat s'enquerra à bref délai auprès de l'autorité municipale pour savoir si les compétences réglementaires de celle-ci ont évolué et permettraient l'extension du macaron actuel. Une information sera faite comme demandé sitôt la réponse de l'autorité communale.

3ème observation

Prises de position et recommandations du Bureau cantonal de médiation administrative

La loi sur la médiation administrative (LMA) permet au médiateur de prendre position ou d'émettre des recommandations orales ou écrites à l'intention de la personne et des autorités concernées (art. 28) voire d'informer le Tribunal cantonal en faisant des propositions (art. 32). Ainsi, l'autorité qui a reçu une recommandation du médiateur doit lui rendre, dans un délai de 3 mois, un rapport sur les suites données et motiver brièvement sa position (art. 21). La pratique montre que le BCMA prend rarement position et n'émet pratiquement jamais de recommandation (2 recommandations depuis la création du BCMA et environ 5 prises de position par année). Il se limite à traiter les demandes individuellement, privilégiant la médiation et soucieux de garder un « bon contact » avec les autorités. Néanmoins, la Commission de gestion, constatant la répétition de certaines situations, se demande si les possibilités offertes par la LMA ne devraient pas être plus souvent utilisées.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les réflexions qu'il entend mener quant à l'utilisation accrue des possibilités faites au BCMA d'émettre des prises de position et des recommandations à l'intention des autorités concernées.*

L'article 6 LMA garantit l'indépendance du médiateur dans l'exercice de ses tâches (voir aussi l'art. 43 Cst-VD). Son indépendance repose en particulier sur l'élection par le Grand Conseil, pour la durée de la législature. Par ailleurs, la LMA précise que le médiateur détermine librement les suites à donner aux requêtes qu'il reçoit, dans les limites de la loi (art. 19 al. 4 LMA). Ainsi, tout en partageant le constat de la Commission de gestion, le Conseil d'Etat note que les réflexions sollicitées concernent aussi et en premier lieu le médiateur.

Comme l'indique la Commission de gestion, le médiateur prend rarement position et formule peu de recommandations à l'intention des autorités concernées. Pour les raisons institutionnelles rappelées ci-dessus, il n'appartient pas au Conseil d'Etat de se prononcer sur la manière de fonctionner du BCMA. Le Conseil d'Etat relève toutefois que celui-ci a, selon les rapports annuels publiés depuis 2007, privilégié une approche centrée sur les usagers et la recherche de solutions, plutôt que sur le contrôle : la prise de position ou la recommandation entrerait plutôt en considération lorsque la démarche de médiation se solde par un échec. Le législateur, lors de l'adoption de la LMA, n'a au demeurant pas souhaité que le rôle de contrôle soit accentué par rapport à la pratique antérieure du BCMA.

Cela étant, le BCMA a pour mission également de contribuer à améliorer le fonctionnement des autorités et de l'administration. La LMA fournit des outils au médiateur, dont certains paraissent peu utilisés. Le Conseil d'Etat saluerait que le médiateur revoie sa pratique et l'invitera à le faire, à la suite de la présente observation. Le Conseil d'Etat reste bien entendu ouvert à la réception de recommandations constructives et pertinentes complétant le rapport annuel du médiateur et entend leur assurer le suivi approprié. D'une manière générale, les services de l'Etat se montrent plutôt réceptifs aux suggestions d'amélioration de leur pratique émanant du médiateur. Ainsi, il convient de citer à titre d'exemple les constats signifiés par le BCMA ou sujet de la lisibilité des courriers administratifs, qui ont conduit à des améliorations dans plusieurs services et que le Conseil d'Etat systématisera sur la base d'une pratique qui pourra s'appuyer sur la révision de la LOCE et de LInfo présentée dans le cadre du rapport à la motion de la Députée Isabelle Chevalley.

2 DEPARTEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

1ère observation

Site unique de la Direction générale de l'environnement (DGE) : un rapprochement qui tarde

Le fait que la DGE soit située sur 6 sites différents dans le grand Lausanne (Centre laboratoire d'Epalinges – CLE, rue de la Caroline, rue du Valentin, rue de l'Université, chemin de la Vulliette et Saint-Sulpice) ne permet pas d'avoir une véritable culture d'entreprise, empêche de rationaliser les tâches, compromet indéniablement l'objectif d'un regroupement efficient des 3 services tel que le Conseil d'Etat l'a lui-même souhaité, et mine le moral des collaborateurs qui ne voient aucune solution se dessiner à brève échéance.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures qu'il entend prendre, ainsi que sur les délais pour leur mise en application, afin de réunir rapidement la DGE sur un site unique permettant à cette direction d'être véritablement performante. Le Conseil d'Etat est également prié d'informer le Grand Conseil sur les outils qu'il compte mettre en place pour assurer le contrôle de l'avancée du projet et de sa réalisation, ainsi que les optimisations possibles pour les autres services (Service immeubles, patrimoine et logistique – SIPAL, Centre hospitalier universitaire – CHUV, etc.) au chemin de la Vulliette, au CLE, etc., tant au niveau des surfaces que financièrement.*

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat est pleinement conscient de la nécessité de réunir, à terme, les organes de la Direction générale de l'environnement (ci-après DGE) sous un même toit. C'est un objectif stratégique du Conseil d'Etat, mentionné à titre d'exemple dans le Programme de législature. En outre, ce projet répond aux objectifs assignés à ce service lors de sa création, à savoir :

- d'augmenter la conduite stratégique dans les domaines de l'environnement et de l'énergie ;
- de dégager des synergies entre les différents domaines d'activité de la DGE qui vont clairement faciliter et accélérer le traitement de dossiers transversaux et la réalisation de projets stratégiques pour le canton ;
- d'améliorer les services et les prestations à la population ;
- de dégager des économies d'échelle, notamment sur le plan des ETP et de libérer des surfaces bien situées à Lausanne pour les besoins d'autres services.

Les activités de la DGE s'organisent actuellement sur six sites (Centre Laboratoires – CLE à Epalinges ; Rue du Valentin 10, Rue de l'Université 5, Rue de la Caroline 11 et Chemin de la Vulliette 4, à Lausanne ; Chemin du Marquisat 1, à Saint-Sulpice).

Afin de réaliser le regroupement, en veillant à ce les investissements soient entièrement compensés par les gains effectués sur les réallocations des locaux précités et les économies d'échelle, le Conseil d'Etat prévoit la réalisation d'un bâtiment dédié à la « Maison de l'environnement » dans la partie sud du site du Biopôle, sur un terrain voisin du COFOP. La Direction de l'environnement industriel, urbain et rural de la DGE, ainsi que ses laboratoires, seront ainsi maintenus sur le site immédiatement adjacent du Centre laboratoires d'Epalinges, dans ses locaux actuels. Ce choix résulte de l'analyse de nombreuses variantes par la Commission de programmation désignée par le Conseil d'Etat.
La DGE est actuellement dispersée sur six sites (Centre Laboratoires – CLE à Epalinges ; Rue du Valentin 10, Rue de l'Université 5, Rue de la Caroline 11, Chemin de la Vulliette 4, à Lausanne et Chemin du Marquisat 1 à Saint-Sulpice).

Il est encore prématuré de répondre sur les optimisations possibles, qui sont naturellement au cœur des préoccupations du Conseil d'Etat. Quant au contrôle de l'avancement du dossier, il est assuré par la Commission de projet désignée par le Conseil d'Etat le 28 août 2013.

En matière de délais, les études se poursuivent actuellement

2ème observation

Engagements à durée déterminée de façon indéterminée

La Direction de l'énergie (DIREN) a un effectif de collaborateurs qui semble très peu stable, considérant que la moitié des personnes engagées n'a pas de contrat à durée indéterminée (CDI). Les auxiliaires qualifiés qui travaillent à la DIREN sont prompts à quitter la direction sitôt qu'ils ont trouvé un poste plus stable ailleurs. Les contrats de durée déterminée (CDD) ou d'auxiliaire demandent beaucoup de ressources internes, tant pour leur recrutement que pour leur formation.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures qu'il entend prendre, d'une part pour pallier le risque de perte de motivation du personnel ainsi que de compétences, et d'autre part pour anticiper et assurer la transition énergétique.*

Réponse du Conseil d'Etat

Le domaine de l'énergie évolue rapidement et le Conseil d'Etat en fait l'une de ses priorités, comme l'atteste d'ailleurs son programme de législature. Que ce soit par la révision de la législation sur l'énergie ou le programme des 100 millions dévolus aux énergies renouvelables et à l'efficacité énergétique, les actions de mise en oeuvre de cette politique publique prioritaire ne manquent pas. Dans un tel contexte, il convient de distinguer les renforts en personnel de durée déterminée et la nécessité de renforcer l'effectif permanent de la Direction de l'énergie (DIREN) de la Direction générale de l'environnement (DGE).

Fin 2012, à la veille de sa constitution au 1er janvier 2013, la DIREN comptait un effectif de 9.1 ETP pérenne et 2 ETP provisoires inscrits au plan des postes financés dans le cadre du programme des 100 millions ainsi qu'un soutien juridique auxiliaire à hauteur d'un 0.8 ETP.

Des renforts supplémentaires ont été alloués de manière temporaire, soit 1.3 ETP auxiliaires accordés par le Conseil d'Etat le 18 décembre 2013 pour une période de 4 ans sur le programme des 100 millions, ainsi que par la création de 3 ETP provisoires accordés au budget 2015 pour une période allant jusqu'au 31 décembre 2018. Ces 3 ETP provisoires sont destinés à faire face à d'autres pics transitoires de charges, notamment en lien avec la coordination des projets de parcs éoliens et d'autres sources d'énergie renouvelables tels que la géothermie et le photovoltaïque ou encore les enjeux de l'éfficacité énergétique. Enfin, un ETP auxiliaire destiné à assurer la plateforme d'information sur les nouveautés en lien avec la

nouvelle loi sur l'énergie et son règlement d'application a été engagé jusqu'au 31 décembre 2016.

La DGE a par ailleurs été invitée à prendre les mesures organisationnelles nécessaires pour compléter l'effectif permanent de la DIREN, afin d'atteindre une dotation de 5.5 ETP supplémentaires en lien avec la mise en oeuvre de la nouvelle loi sur l'énergie. C'est notamment ce qui ressort de la décision du Conseil d'Etat de novembre 2012, lorsqu'il a adopté le projet de nouvelle loi sur l'énergie. A cet effet, 2 ETP ont déjà été affectés à la DIREN, soit un poste de directeur et un poste d'ingénieur.

Par rapport à un effectif pérenne de 9.1 ETP en 2012, cette dotation est donc passée à 11.1 ETP en 2015, auxquels s'ajoutent 2 ETP liés au programme des 100 millions, 3 ETP provisoires supplémentaires et 3.1 ETP auxiliaires, soit 19.2 ETP au total. Tenant compte du caractère temporaire de certaines charges, l'effectif visé à terme est donc actuellement de 14.6 ETP.

Le Conseil d'Etat estime par ailleurs que le fait de financer une partie importante de l'effectif permanent de la direction de l'énergie par le fonds, soit 6.2 ETP, comme le relève l'observation de la Commission de gestion, est une mesure appropriée du fait de la bonne dotation financière de ce dernier, qui est régulièrement alimenté par les différentes taxes sur l'énergie que perçoit l'Etat.

Le Conseil d'Etat est d'avis que cette planification sera à même de répondre sur la durée aux enjeux de la transition énergétique, d'autant plus qu'en fonction des nombreuses révisions du cadre légal, notamment sur le plan fédéral, d'autres besoins temporaires ne manqueront pas d'apparaître. Cet objectif sera atteint soit par des mesures d'organisation interne, soit par une augmentation de la dotation, en fonction des possibilités budgétaires et d'opportunité que décidera le Conseil d'Etat. Ce qui précède reflète l'état de la situation actuel. Il ne préjuge pas d'une mise à jour des besoins futurs. Le caractère très évolutif du domaine de l'énergie et le futur cadre légal découlant de la stratégie énergétique 2050 de la Confédération permettront de mieux mesurer l'ensemble des impacts sur la politique énergétique cantonale.

3ème observation

SDT – Assurer la réalisation des projets d'importance cantonale

Si le Canton se donne les moyens d'inciter les communes à réviser leur Plan général d'affectation du sol (PGA), il ne possède pas véritablement de moyen crédible pour imposer aux ¾ des communes de rapidement se mettre au travail pour dézoner. L'Etat doit s'assurer, à court terme, d'avoir suffisamment de surfaces permettant de compenser les projets d'importance cantonale qui sont nombreux et urgents (sortie autoroutière du Solitaire à Lausanne, doublement de voies pour assurer des cadences de train au quart d'heure, entrepôts pour les trains, réalisation de STEP régionales d'épuration des eaux usées, parcs éoliens, etc.)

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les priorisations qu'il entend faire à court terme concernant les projets d'importance cantonale et sur la capacité qu'il aura de mener ces projets dans les délais s'il ne dispose pas des surfaces nécessaires permettant de compenser les nouvelles zones à bâtir.*

Pour que les planifications puissent aboutir, elles sont soumises à deux types d'exigence : d'une part à la compensation « LAT », soit la réaffectation de terrains de la zone à bâtir vers de la zone agricole ou protégée ; d'autre part à la compensation des surfaces d'assolement (SDA), qui sont considérées comme les meilleures terres agricoles en raison de la marge cantonale limitée en la matière. Les différents cas de figure sont énumérés ci-dessous.

Compensations LAT

L'entrée en vigueur de la LAT le 1er mai 2014 a instauré une « période transitoire » qui impose que toute création de nouvelle zone à bâtir soit compensée. Cette période se terminera avec l'entrée en vigueur de la 4e adaptation du Plan directeur cantonal et la mise en place d'une taxe cantonale sur la plus-value. La stratégie poursuivie par le Conseil d'Etat est d'aller au plus vite avec ces deux projets, afin de sortir de la période transitoire en 2017, deux ans avant le délai imposé par la LAT.

Certains projets sont considérés comme des zones affectées à des besoins publics dans lesquelles le Canton planifie des infrastructures qui sont d'une très grande importance et présentent un caractère urgent. Selon l'art. 52a, al. 2, lettre b de l'Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT), la Confédération considère deux cas de figure que sont la construction d'un hôpital qui ne pourrait souffrir d'aucun report ou encore une prison nécessaire pour désengorger d'autres établissements pénitentiaires et qui échappent à la compensation LAT.

Par ailleurs, le Canton a identifié des projets « d'importance cantonale », tels que des écoles intercommunales, des équipements sportifs ou des bâtiments pour les services publics qui devront être approuvés pendant la période transitoire et être compensés selon la LAT, notamment au travers des hectares récupérés par le biais de dézonages, par exemple dans les Alpes grâce au « bonus LAT ».

Les projets autoroutiers ainsi que les entrepôts pour les trains ne suivent pas la même procédure, car il ne s'agit pas de création de nouvelles zones à bâtir au sens de l'art. 15 LAT. De même, pour les parcs éoliens ou les STEP, il s'agit de créations de zones dites spéciales. Par conséquent, tous les projets mentionnés ne nécessitent pas forcément de compensations LAT, mais sont soumis aux nouvelles dispositions concernant les SDA.

Compensations SDA

Selon l'art. 30 OAT, les emprises sur les SDA ne sont admises que « lorsqu'un objectif que le Canton également estime important ne peut pas être atteint judicieusement sans recourir aux SDA ». Ces emprises sont donc limitées au strict minimum.

Conformément au plan sectoriel de la Confédération, le canton de Vaud doit garantir un quota de 75'800 ha de SDA. Or, le canton n'a aujourd'hui pratiquement plus de marge par rapport à ce quota. Le Conseil d'Etat met tout en œuvre pour alimenter la marge cantonale, en encourageant les dézonages, les investigations agro-pédologiques pour identifier des SDA existantes dans les zones spéciales, par exemple dans les zones militaires (Bière et Chamblon), et enfin en améliorant des sols dégradés par l'action de l'homme.

Pour l'instant, les projets pour lesquels le principe d'une emprise sur les SDA est acquis devraient proposer eux-mêmes des compensations, la marge cantonale étant quasi inexistante. A court terme, il n'est pas exclu que cet élément retarde certains projets d'importance cantonale.

3 DEPARTEMENT DE LA FORMATION, DE LA JEUNESSE ET DE LA CULTURE

1ère observation

Gestion de la fin de l'année scolaire

S'il est logique de placer en fin d'année scolaire quelques activités récréatives, il est constaté que dans le canton les situations varient. L'assiduité aux activités pédagogiques semble se relâcher alors que ces dernières semaines font partie intégrante du programme, même s'il n'y a plus de note.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures qu'il compte prendre pour d'une part, inciter les enseignants à proposer des activités pédagogiques jusqu'à la fin de l'année scolaire et d'autre part, harmoniser la pratique à travers le canton, et ce dans quel délai ?*

Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, le Conseil d'Etat réfute que les notes, même s'il admet volontiers qu'elles jouent un rôle non négligeable à l'école, constituent l'unique facteur d'assiduité aux activités pédagogiques des élèves. La question des activités de ces derniers, lors de cette période très particulière de l'année, a été maintes fois débattue et est présente dans tous les cantons romands. Elle fait l'objet d'une attention particulière de la part des enseignants et des directions, qui n'économisent ni leur temps ni leur énergie pour soutenir le plus longtemps possible le travail scolaire des élèves qui leur sont confiés.

Ainsi, le Conseil d'Etat confirme que le travail scolaire standard se poursuit : le Plan d'études et les découpages annuels des objectifs proposés par la Direction pédagogique de la Direction générale de l'enseignement obligatoire (DGEO), ainsi que les moyens d'enseignement, suffisamment riches, permettent de donner du travail aux élèves jusqu'à la fin de l'année scolaire. Ces dernières semaines de l'année scolaire sont également l'occasion propice de faire des révisions avec eux et de reprendre certaines notions-phares à consolider, dans la perspective de l'année scolaire suivante.

En outre, de multiples activités pédagogiques sont offertes aux élèves à cette période. Pour ne citer qu'un exemple, la première semaine Ecole-Musée, initiée par le Service des affaires culturelles (SERAC) et soutenue par la Haute école pédagogique du Canton de Vaud (HEP) et la DGEO, afin de promouvoir la découverte des musées et des institutions culturelles en général, aura lieu du 20 au 29 juin 2016, date qui n'est pas anodine et répond aux préoccupations et attentes de la COGES. Il faut évoquer encore, de manière non exhaustive, les nombreuses activités pédagogiques, sportives ou culturelles effectuées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des établissements, telles que les voyages d'étude en Suisse ou à l'étranger, les courses d'école, les échanges de classes d'un jour ou deux, les joutes sportives ou encore les fêtes et cérémonies de promotion de fin d'année.

Par ailleurs, la décision n°131 de la Cheffe du département selon laquelle des congés individuels ne sont accordés aux élèves qu'en présence de motifs impérieux attestés et/ou de circonstances tout à fait particulières renforce le fait que la présence des élèves est attendue jusqu'au dernier jour de l'année scolaire.

Enfin, la question spécifique de l'harmonisation des pratiques à travers le canton a fait l'objet d'une communication directe de la DGEO, lors d'une séance plénière réunissant régulièrement toutes les directrices et directeurs de l'enseignement obligatoire. Il revient en effet à ces derniers, en s'appuyant sur l'excellent travail de proximité effectué par leurs doyennes et doyens, de vérifier la bonne application des directives à ce sujet émanant du DFJC.

2ème observation

Remboursement des frais des enseignants dans l'enseignement obligatoire

La réglementation sur les finances vaudoises semble impliquer que seuls les frais effectifs sont remboursés à l'exclusion d'un système forfaitaire. Il est constaté que le contrôle des différents frais est une procédure compliquée, coûteuse et chronophage. Cela occasionne des mécontentements tant chez les enseignants que chez les personnes chargées du contrôle.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures qu'il envisage de prendre afin de rendre la procédure de contrôle et de remboursement des frais plus efficiente, et ce dans quel délai ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat précise que les 85'093 écritures mentionnées par la COGES dans son rapport comprennent toutes les écritures comptables passées sur les comptes de la DGEO, y compris les paiements qui ne concernent pas les notes de frais des enseignants. Le montant total de ces 85'093 écritures avoisine ainsi les CHF 46.1 millions.

La DGEO a pris une mesure générale en 2014 et 2015 qui consiste à mettre à disposition un logiciel en ligne pour saisir les notes de frais (DAFEO), pour l'instant sans obligation, pour les achats qui ne passent pas par la CADEV ; en effet, l'usage du « Shop » de la CADEV permet quant à lui un traitement entièrement automatisé des écritures comptables. Deux-tiers des établissements scolaires utilisent actuellement DAFEO.

Dès l'été 2016, DAFEO permettra également de transmettre des factures de fournisseurs de manière informatisée (BVR) sans double saisie des éléments nécessaires à la comptabilisation des montants dans SAP.

De même, les envois postaux ne seront alors plus nécessaires et le trafic des pièces comptables s'en trouvera considérablement réduit et sécurisé, celles-ci ne transitant plus entre les 90 établissements scolaires et le centre lausannois de saisie dans SAP.

Ce sont donc les enseignants qui choisissent de ne pas effectuer leurs achats par l'intermédiaire de la CADEV qui restent susceptibles d'émettre quelques doléances. Cela dit, certains d'entre eux sont légitimés à ne pas s'adresser à la CADEV, car celle-ci ne propose pas toujours les produits nécessaires (ex : enseignants d'éducation nutritionnelle). Il arrive toutefois que d'autres ne suivent pas strictement les directives de l'Etat et s'adressent directement à des fournisseurs pour des objets que la CADEV met bien à disposition.

La DGEO a pris, et entend encore prendre, des mesures spécifiques par secteur.

Dans le cas des **cours d'économie familiale**, 26% des paiements – soit 1'235 écritures pour un montant de CHF 303'800 – sont effectués auprès de fournisseurs qui ont ouvert des comptes clients pour les établissements scolaires, ce qui permet d'éviter aux enseignants de devoir émettre des notes de frais. Il apparaît ainsi que 74% des paiements – soit 3'485 opérations pour un montant de CHF 365'400 – résultent de factures de fournisseurs sans compte client pour les établissements scolaires et correspondent concrètement à des virements sur les comptes bancaires/postaux privés des enseignants. La DGEO rappellera dès lors aux directions des établissements scolaires concernés de ne travailler qu'avec les magasins d'alimentation qui acceptent d'établir des factures mensuelles.

Dans le **domaine des arts**, 20'877 écritures ont été saisies pour un montant total de CHF 2'105'000 en 2015. Parmi celles-ci, 11% (2101) seulement concernent des factures établies par

des fournisseurs, et ceci pour un montant de CHF 393'800. Là aussi, la DGEO invitera les directions des établissements scolaires, dont les enseignants contribuent à 89% des écritures (18'776), à ne travailler qu'avec les magasins qui acceptent d'établir des factures mensuelles.

Par ailleurs, la DGEO a rencontré, en avril 2016, l'Office cantonal du matériel scolaire à Fribourg afin d'élaborer une solution commune avec la CADEV pour passer des commandes groupées auprès des fournisseurs. Cet organisme a accepté d'ouvrir son site d'achat en ligne (pour les articles non proposés par la CADEV) aux collaborateurs des établissements scolaires de l'Etat de Vaud, en émettant des factures à l'attention des établissements scolaires.

Enfin, l'ensemble des directions des établissements scolaires ont également été sensibilisés en 2015, avec la participation lors de chaque Conférence régionale de la directrice des finances de la DGEO accompagnée par le Chef de la CADEV, à la nécessité de suivre les mêmes recommandations en matière d'achat **de matériel de bureau** dit «massifiable » au sens des acheteurs de la CADEV. En effet, dès lors que la CADEV procède par imputation directe dans SAP, il n'y a pas de tickets à traiter ni de collaborateur à rembourser. Cette démarche a été conduite dans le cadre du rapport de la Cour des comptes sur le processus des achats à l'Etat de Vaud.

Les adaptations de pratiques qui précèdent amèneront des gains de temps sensibles et amélioreront la qualité des processus. Ces diverses mesures seront mises en vigueur au plus tard dès la prochaine rentrée scolaire, soit dès août 2016.

3ème observation

Répartition des coûts entre Canton et communes concernant les charges d'équipement pour les bâtiments scolaires

La liste des équipements pour les bâtiments scolaires déterminant ce qui est à la charge du Canton, respectivement des communes, est floue et obsolète. Des agencements modernes sont parfois souhaités par le terrain (tableau interactif, outillage divers, machines, etc.) et ne figurent pas toujours sur cette liste. Il est difficile pour les communes de prévoir un budget fiable en la matière.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mises à jour de la liste prévues, et ce à quelle échéance. Il est également prié d'informer le Grand Conseil sur la manière dont il compte fournir des précisions aux communes sur ce qu'elles devront prendre en charge.*

Réponse du Conseil d'Etat

L'article 27 de la loi sur l'enseignement obligatoire (LEO) définit l'obligation des communes, d'entente avec l'autorité cantonale et les directions d'établissement, de planifier et de mettre à disposition des établissements les locaux, installations, espaces, équipements et mobiliers nécessaires à l'accomplissement de leur mission. Cet article évoque également la possibilité de lier l'Etat et les communes par une convention pour en concrétiser la réalisation.

Alors que l'année 2015 a été consacrée aux travaux de la Plateforme Canton - Communes sur le parascolaire, le Conseil d'Etat, par le DFJC, a relancé au printemps 2016 les négociations avec les communes vaudoises par l'intermédiaire de leurs associations faîtières. L'objectif est de travailler sur un projet de modifications du règlement du14 août 2000 sur les constructions scolaires primaires et secondaires (RCSPS), ainsi que sur un projet de convention au sens de l'article 27 LEO et les annexes de celle-ci. De nouveaux outils devraient également permettre aux communes, aux directions d'établissement et à l'autorité cantonale de mieux planifier ensemble les besoins tant en locaux qu'en équipement et de clarifier les éléments à charge des communes, respectivement de l'Etat.

4ème observation

Suivi de la qualité de l'enseignement dans les établissements privés subventionnés de type écoles supérieures (ES)

L'Etat de Vaud subventionne la formation des étudiants inscrits en écoles spécialisées privées de type ES et certifie le diplôme obtenu. La certification est basée sur la qualité de l'enseignement prodigué et donc du corps enseignant en place au moment de son obtention. Or, il y a de nombreux mouvements au sein du corps enseignant.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les démarches qu'il entreprend, ou cas échéant que la Confédération doit entreprendre, pour s'assurer de la qualité de la formation dans les écoles privées. Il est également prié d'informer le Grand Conseil sur la périodicité des contrôles effectués.*

Réponse du Conseil d'Etat

Conformément aux articles 4, 114 et 115 de la Loi vaudoise du 9 juin 2009 sur la formation professionnelle (LVLFPr), l'Etat de Vaud subventionne quelques offres privées de formations professionnelles. Octroyées par le Département de la formation, de la jeunesse et de la culture (DFJC), ces subventions bénéficient à huit écoles professionnelles ou supérieures privées qui proposent ou assument des tâches de formation qui leur ont été déléguées. De manière générale, le Conseil d'Etat relève que le dispositif de surveillance visant à assurer la qualité de l'enseignement au sein des écoles privées subventionnées repose sur plusieurs niveaux institutionnels, cantonal et fédéral, selon qu'il s'agisse d'une formation professionnelle initiale ou supérieure.

En ce qui concerne d'abord les écoles privées subventionnées offrant une formation professionnelle initiale, celles-ci doivent se prévaloir d'une accréditation – pour chaque prestation de formation – délivrée par le DFJC pour une durée de six ans et qui permet à leurs élèves de se présenter aux procédures de qualification officielles du canton de Vaud. Fixées à l'article 50 LVLFPr, les conditions d'accréditation prévoient notamment que les formateurs et les enseignants répondent aux exigences de la législation fédérale précisées aux articles 46 et suivants de l'Ordonnance fédérale sur la formation professionnelle (OFPr, RS 412.101). Cette ordonnance dispose également à son article 40, alinéa 2 que les personnes qui, au début de leur activité d'enseignement, ne répondent pas aux exigences minimales, doivent acquérir la qualification correspondante dans un délai de cinq ans.

En ce sens, la Direction générale de l'enseignement postobligatoire (DGEP) examine, sur dossier et au moyen d'inspections de l'établissement, la liste du corps enseignant avec l'indication de leurs tâches, de leurs qualifications professionnelles et pédagogiques. Par ailleurs, un contrôle continu de ces qualifications est assuré par la DGEP après trois ans ; il peut cependant être effectué en tout temps si des indices tels que des plaintes ou une hausse du taux d'échecs aux examens laissent légitimement penser à une baisse de la qualité de l'enseignement. À teneur de l'article 52 LVLFPr, le DFJC peut ainsi retirer l'accréditation si les conditions d'octroi ne sont plus réalisées, ou accorder un délai au prestataire défaillant afin qu'il se conforme aux exigences légales.

Dans le cas de l'Ecole Minerva Sàrl à Lausanne, mentionné par la Commission de gestion, le Conseil d'Etat note que le rapport d'audit mené en 2015 par le Contrôle cantonal des finances auprès de cet établissement n'a pas porté sur la dimension pédagogique de ses activités. Aussi et à la suite de plaintes reçues, il informe que la DGEP procède actuellement et dans le cadre de ses attributions à un nouvel examen des conditions d'octroi de l'accréditation

cantonale concernant la qualité de la formation au sein de cette école et appliquera, le cas échéant, les mesures prévues par la loi.

S'agissant ensuite de la qualité de l'enseignement professionnel supérieur dispensé par les Ecoles spécialisées de type ES, à laquelle fait directement référence la Commission de gestion, elle est examinée lors de la procédure fédérale de reconnaissance des filières de formation ES ainsi que sur la durée complète de la formation. En effet, le Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) procède dans ce cadre, en collaboration avec la Commission fédérale des écoles supérieures (CFES) et sur recommandation de l'autorité cantonale compétente, au contrôle des qualifications des enseignants définies à l'article 12 de l'Ordonnance du DEFR concernant les conditions minimales de reconnaissance des filières de formation et des études postdiplômes des écoles supérieures (OCM ES, RS 412.101.61).

De plus et conformément à l'article 29, alinéa 5 de la Loi fédérale sur la formation professionnelle (LFPr, RS 412.10), le canton exerce la surveillance de la formation des écoles supérieures. À ce titre, la DGEP demande aux prestataires de formations ES d'élaborer, au moins tous les trois ans, un rapport l'informant sur le déroulement et la qualité des enseignements, lequel est ensuite transmis au SEFRI. De même, la CFES a la possibilité de contrôler en tout temps si les prestataires satisfont aux exigences requises. Dans le cas où les conditions minimales en matière de qualifications des enseignants ne sont plus remplies et que les lacunes ne sont pas comblées dans le délai fixé, le SEFRI peut annuler la reconnaissance des filières de formation, conformément à la législation fédérale (art. 18 OCM ES, RS 412.101.61).

En conclusion, le Conseil d'Etat salue la bonne application par les autorités fédérales et cantonales du dispositif légal de surveillance à l'égard des écoles privées subventionnées des degrés Secondaire II et Tertiaire B, de même qu'il souligne les mesures d'accompagnement et de remédiation mises en œuvre, au besoin, par le DFJC pour garantir aux jeunes vaudoises et vaudois une formation de qualité.

5ème observation

Gestion administrative et financière dans les établissements de la scolarité obligatoire et postobligatoire

A plusieurs reprises, la Commission de gestion a constaté des problèmes dans la gestion administrative et financière au sein d'établissements de la scolarité obligatoire et postobligatoire. Ces constats sont basés sur des faits avérés. Or, cette gestion, de plus en plus complexe, est confiée principalement à des personnes possédant une formation pédagogique et non administrative.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les raisons qui l'incitent à maintenir un tel système et sur l'opportunité de confier la gestion administrative et financière des établissements à des administrateurs professionnels, et ce dans quel délai.*

Réponse du Conseil d'Etat

La proposition de la commission, bien qu'elle soit déjà concrétisée dans une partie des écoles de la formation professionnelle, implique cependant, si elle devait être généralisée, un important changement de paradigme et nécessite une étude approfondie sur ses avantages et inconvénients ainsi que sur ses conséquences potentielles en matière de dotation en personnel, en particulier pour les 90 établissements scolaires du canton.

Cela étant, le Conseil d'Etat partage la volonté de la Commission de gestion de garantir une bonne gestion administrative et financière au sein des établissements d'enseignement obligatoire et postobligatoire, et ce, dans un contexte de complexification croissante des tâches qu'impliquent notamment l'évolution démographique des effectifs et le développement des systèmes d'information.

Une première réponse à l'expression d'un besoin d'amélioration des prestations des directions scolaires en matière de suivi administratif et financier serait d'amplifier la formation continue des directeurs, doyens et secrétaires en charge de ce domaine.

De manière plus générale, en ce qui concerne la gestion financière, le Conseil d'Etat constate avec satisfaction les mesures entreprises par la Direction générale de l'enseignement postobligatoire (DGEP), dès l'introduction, au 1er janvier 2014, du progiciel SAP au sein des gymnases et des écoles professionnelles ou des métiers vaudois. Ces mesures visent notamment la formalisation des processus comptables et le renforcement dans l'accompagnement et le suivi des répondants écoles en termes de formation continue et de collaboration avec les services centraux.

Concernant plus particulièrement l'organisation et la gouvernance des activités administratives et financières au sein des établissements du Secondaire II, le Conseil d'Etat relève la spécificité des dispositifs mis en place selon qu'il s'agisse d'un gymnase ou d'une école professionnelle ou de métiers. Cette spécificité résulte des contraintes propres à chaque établissement en raison, notamment, de sa taille, de son caractère multi-site, de ses infrastructures, de son offre de formation, ainsi que de ses besoins en ressources humaines et techniques.

En principe et conformément aux articles 6 et 26 du règlement du 13 août 2008 des gymnases (RGY), un directeur désigné se doit de justifier des connaissances et des compétences en matière de gestion. Il est responsable de la gestion financière de l'établissement dont il propose et exécute le budget, de même qu'il veille, en collaboration avec les services concernés, à la bonne utilisation, l'entretien et la sécurité du matériel, des locaux et des terrains. Enfin, le directeur peut déléguer, sous sa responsabilité, une partie de ses compétences à ses collaborateurs administratifs ou pédagogiques en fonction de leurs qualifications.

Aux termes des articles 26 à 29 du règlement d'application de la loi vaudoise sur la formation professionnelle (RLVLFPr), les mêmes attributions s'appliquent au directeur d'une école professionnelle ou des métiers. Ce dernier peut, de plus, être secondé par un directeur adjoint qui dispose des titres et compétences similaires, ou d'un administrateur en charge de la gestion administrative, des finances et des infrastructures, dont les responsabilités sont précisées, le cas échéant, dans le règlement interne de l'établissement et validées par l'autorité d'engagement.

En pratique, onze des quatorze écoles professionnelles, des métiers ou de la transition du Canton de Vaud comprennent une fonction d'administrateur, à satisfaction du Département de la formation, de la jeunesse et de la culture (DFJC). Fort de ce constat et compte tenu de la forte et continue croissance des effectifs des gymnases vaudois, le Conseil d'Etat a approuvé, en février 2016, la création future d'un poste d'administrateur au sein du nouveau Gymnase de Renens – Centre d'enseignement postobligatoire de l'Ouest lausannois (CEOL), et ce, conformément à l'article 8 du RGY qui précise que «le directeur est assisté par les collaborateurs administratifs, techniques et d'exploitation dont le nombre est adapté à l'importance de son établissement». Cette structure administrative propre à un grand établissement postobligatoire permet ainsi au directeur d'assumer pleinement, avec l'appui des doyen-ne-s, la direction pédagogique relevant de son cahier des charges.

Dans ce cadre et gardant à l'esprit l'impératif de mutualisation et d'économie des ressources humaines, le Conseil d'Etat, par l'intermédiaire du DFJC, informe des mesures prévues suivantes. L'autorité d'engagement évaluera systématiquement l'opportunité de renforcer, par un administrateur qualifié, la bonne gestion administrative et financière au sein de chaque gymnase vaudois, et ce, en rehaussant les qualifications exigées lors de la mise au concours de places administratives vacantes.

En parallèle, le Conseil d'Etat soutient les actions entreprises par la DGEP visant à développer, de manière continue, le potentiel et les compétences des collaborateurs administratifs en poste dans les gymnases, ainsi qu'à renforcer la bonne collaboration entre ces établissements et les services centraux de l'Etat dans le respect des attributions et des compétences de chacun.

6ème observation

Conformité des laboratoires de la Faculté de droit, des sciences criminelles et d'administration publique

La gestion de l'occupation des laboratoires de la Faculté ainsi que leur conformité aux normes posent problème. De nouvelles infrastructures sont prévues, mais dans l'intervalle, la santé et la sécurité des usagers ne sont pas assurées.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures qu'il envisage pour que l'Université soit à même de respecter les normes liées à la santé et à la sécurité des usagers dans les laboratoires.*

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat partage le souci exprimé par la Commission de gestion du Grand Conseil sur la gestion de l'occupation des laboratoires de la Faculté et le respect des normes liées à la santé et à la sécurité des usagers dans les laboratoires de l'Université de Lausanne (UNIL).

Pour rappel, le problème mentionné a été mis en évidence au printemps 2013 à la suite d'une panne survenue sur un moteur d'extraction d'air des chapelles du secteur 4 situé sur le toit du bâtiment Batochime de l'UNIL. Cette panne a provoqué l'apparition d'odeurs et plusieurs personnes ont été incommodées sur l'ensemble des six étages du secteur 4. Le contrôle de la qualité de l'air a alors montré différentes lacunes dans la capacité d'extraction de vapeurs de solvant. Une analyse complète a été effectuée par le Domaine de la sécurité, de la prévention et de la santé (DSPS) de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), en collaboration avec le service UniSEP – sécurité, environnement, prévention – de l'UNIL.

Depuis lors, toute une série d'améliorations a été effectuée par l'UNIL pour pallier ce problème (changement de moteurs d'extraction de la toiture du secteur 4 et doublement de leur capacité d'aspiration, installation et ajout de hottes d'aspiration dans des laboratoires et installation d'une nouvelle chapelle) et leur efficacité a été vérifiée par des analyses de la qualité de l'air dans différents laboratoires critiques. De plus, depuis 2014, un protocole de contrôle de l'aspiration et de révision des chapelles systématique a été mis en place. Des capteurs sont installés dans les laboratoires utilisant de fortes quantités de solvants, afin d'en évaluer constamment les valeurs moyennes.

Enfin, des mesures organisationnelles ont également été instaurées auprès des collaborateurs de l'Ecole des sciences criminelles, réduisant encore les risques d'exposition nocive. En fonction des spécificités du laboratoire, des rééquilibrages surpression / dépression sont effectués.

Les problèmes sont donc aujourd'hui résolus. Une surveillance et des contrôles périodiques effectués par l'UNIL garantissent la qualité de l'air et l'absence de mise en danger des personnes travaillant dans les laboratoires. Des mesures restrictives sont malgré tout encore en place, notamment pour les femmes enceintes, mesures dues principalement à la toxicité des vapeurs de certains solvants sur les fœtus. Les différents processus sont constamment analysés pour trouver des produits de substitution et des mesures physiques continuent d'être installées ou améliorées par l'Université de Lausanne.

Pour conclure, le Conseil d'Etat considère que les mesures prises par l'UNIL sont satisfaisantes et encourage cette dernière à poursuivre les contrôles et les analyses d'optimisation des processus instaurés.

4 DEPARTEMENT DES INSTITUTIONS ET DE LA SECURITE

1ère observation

Missions et charges de travail des préfectures vaudoises

La loi sur les préfets et les préfectures (Lpréf) impose une préfecture par district ainsi qu'il y soit nommé au moins un préfet. Force est de constater que les charges de travail diffèrent selon les districts. Après quelques années d'expérience, suite aux changements inscrits dans la Constitution cantonale de 2003, il serait judicieux de faire un bilan quant à la répartition des charges et du fonctionnement des préfectures.

- *Douze ans après la mise en œuvre des changements induits par la Constitution cantonale, le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil au travers d'un bilan comparant la situation des différentes préfectures en termes de missions et de charges de travail*

Réponse du Conseil d'Etat

Rappel historique

Jusqu'au 31 décembre 2007, le nombre de districts était de 19, avec 21 préfets (1 préfet par district, 3 préfets à Lausanne). La nouvelle loi sur le découpage territorial a conduit à la mise en place des 10 districts actuels dès le 1er janvier 2008. Cette réorganisation territoriale a amené le Conseil d'Etat à réduire le nombre de préfets à 17 ETP, dont 2 personnes à mi-temps (18 préfets).

Dans le cadre de la réforme Codex, le Conseil d'Etat a décidé de revoir cette décision d'organisation, 2 ETP de préfets devant être supprimés au 1er janvier 2011, compte tenu de la réduction des compétences pénales de ces magistrats (poursuite de certains délits et des contraventions commises par les mineurs).

Après Codex, le Conseil d'Etat a admis la règle de principe d'un préfet par district, avec des exceptions à Lausanne et à Yverdon et des renforts régionaux dans le but de garantir une permanence dans les préfectures à référent unique.

Situation actuelle

Le canton compte dix districts depuis le 1er janvier 2008, dont la population varie entre 41'411 habitants pour le district de Broye-Vully et 160'138 habitants pour le district de Lausanne (chiffres au 31 décembre 2015).

Préfectures vaudoises - statistiques communes/habitants 2015		
	nombre communes	nombre habitants
Aigle	15	44000
Broye-Vully	37	41411
Gros-de-Vaud	37	42919
Jura-Nord vaudois	75	88803
Lausanne	6	160446
Lavaux-Oron	18	59250
Morges	62	79922
Nyon	47	94763
Ouest lausannois	8	72170
Riviera-Pays d'Enhaut	13	83813
VD	318	767497

Le Canton compte **dix préfectures** correspondant aux dix districts, auxquelles s'ajoutent deux antennes préfectorales pour les régions décentrées de la Vallée de Joux et du Pays-d'Enhaut.

A ce jour, il y a **14 préfets** pour 13 ETP (un ETP dans chaque district, 1,5 dans les districts de Nyon et de Riviera-Pays-d'Enhaut et 2 dans les districts de Lausanne et du Jura-Nord vaudois). Le rôle de renfort par région est confié à trois préfets, rattachés principalement à Yverdon, Nyon et Vevey.

Les préfets s'organisent entre eux et font preuve de solidarité pour assister l'un ou l'autre collègue plus chargé pendant un temps donné. Il en va de même en cas de vacance, de maladie ou d'accident. Une charge de travail particulière a été identifiée dans le district de Morges, en raison du grand nombre de communes. De plus, le volume de travail de la Préfecture de Nyon ne permet que partiellement à la préfète en renfort d'apporter une aide à sa collègue de Morges. Dès lors, c'est le district Jura Nord vaudois qui est aujourd'hui en appui.

Répartition des tâches

Le temps consacré par chaque préfecture aux différentes tâches a été réparti sous forme de pourcentage dans le tableau ci-après. Il s'agit d'une estimation faite par les préfets. Ces chiffres sont des moyennes. Le tableau présente les proportions de l'activité du préfet pour l'ensemble de son temps de travail considéré à 100%, sans considération d'éventuelles surcharges. Les représentations ne sont pas prises en compte.
Les constats qui peuvent être tirés sont les suivants :

De manière générale, les préfectures sont très diverses et ont chacune leurs spécificités. Il apparaît que la part du temps consacré à l'activité juridictionnelle (bail et loyer et contraventions) est plus importante dans les préfectures situées dans des zones urbaines, alors que les autres préfectures ont une plus forte activité en faveur des communes et dans les thématiques propres au district.

Au sujet de l'activité juridictionnelle, faut distinguer la conciliation en matière de bail à loyer des contraventions, dans la mesure où la conciliation constitue un des points forts de l'activité préfectorale, avec les bons offices.

On peut ajouter que les districts plus urbains n'ont pas les mêmes problèmes que ceux à plus forte connotation rurale. A titre d'illustration, dans les premiers les préfets peuvent être amenés à chercher des solutions pour des populations précarisées alors que dans les deuxièmes, les préfets consacrent du temps aux visites d'alpage. Les préfets doivent moduler leur temps en permanence pour tenir compte des priorités afin d'assurer leur mission, que ce soit les tâches juridictionnelles, dont le volume n'est pas linéaire, mais aussi les tâches sur le terrain, dans leur rôle de relais entre les communes et l'Etat. On peut enfin noter aussi que durant des années comme 2016, l'activité communale pèse plus lourd, avec les élections et les assermentations des autorités communales et des associations intercommunales.

Domaines : Districts :	**Conciliation en matière de bail à loyer**	**Contraventions**	**Communes et associations de communes** (appui, surveillance, coordination, etc.)	**Bons offices** (pour litiges entre particuliers, entre particuliers et autorités et entre autorités)	**Autres** (centenaires, études de notaires, visites d'alpages, etc.)	**Activités spécifiques relatives au district et au préfet** (commissions, associations de dév. éco, GT ad hoc, mandats, etc.)
Aigle Dominique Lachat	20%	25%	15%	5%	10%	25%
Broye-Vully Olivier Piccard	15%	15%	30%	5%	10%	20%
Gros-de-Vaud Pascal Dessauges	20%	20%	30%	15%	10%	5%
Jura – Nord Vaudois Evelyne Voutaz Etienne Roy	20% 20%	20% 20%	25% 20%	15% 15%	10% 5%	10% 20%

Lausanne Clarisse Schumacher Serge Terribilini	60% 45%	30% 20%	5% 10%	0% 5%	5% 10%	0% 10%
Lavaux – Oron Daniel Flotron (chiffres Jean-François Croset)	35%	25%	15%	2%	8%	15%
Morges Andrea Arn	25%	25%	40%	5%	5%	0%
Nyon Chantal Turin (50%) Jean-Pierre Dériaz	30% 35%	20% 25%	30% 20%	10% 5%	5% 5%	5% 10%
Ouest lausannois Anne Marion Freiss	35%	35%	10%	5%	5%	10%
Riviera – Pays – d'Enhaut Florence Siegrist (50%) Roland Berdoz	34% 35%	34% 35%	20% 15%	4% 5%	6% 5%	2% 5%

Devant la diversité des districts et des préfectures vaudoises, le Conseil d'Etat souligne le bon fonctionnement de l'institution et le sens de l'adaptation des préfètes et des préfets.

2ème observation

Etablissement de détention pour mineurs « Aux Léchaires »

Après plus d'une année d'exploitation, 3 unités de 6 places chacune ont été ouvertes sur les 6 possibles dans les locaux actuels. Des mesures viennent d'être annoncées par le Département des institutions et de la sécurité (DIS) afin de créer, sur la moitié de l'établissement, une prison pour jeunes adultes.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures prévues pour séparer clairement les 2 secteurs de l'établissement des Léchaires et sur les conséquences de cette décision sur les conditions et subventions de l'Office fédéral de la justice (OFJ)*

Par décision du 17 février 2016, le Conseil d'Etat a décidé de modifier l'offre concordataire de l'établissement de détention pour mineurs « Aux Léchaires » en réduisant celle-ci de 36 places à 18 places à compter du 1er juillet 2016.

Il a également décidé de procéder à la réaffectation des 18 places non concordataires pour de jeunes adultes vaudois à partir du 1er juillet 2016, après consultation du Tribunal des mineurs, du Service de protection de la jeunesse, du CHUV et de l'Office fédéral de la justice.

Le concept de prise en charge au sein de l'EDM sera ainsi étendu à cette nouvelle population, étant entendu que les jeunes adultes qui seront accueillis dans l'établissement devront en règle générale remplir les critères de placement suivants :

- réinsertion a priori possible en Suisse au terme de la sanction pénale ;
- délinquant n'ayant jamais connu un séjour en établissement de détention pour majeur (délinquant primaire ou délinquant ayant connu un séjour uniquement dans un établissement pour mineurs) ;
- régime de détention avant jugement, avec continuité envisageable pour l'exécution anticipée d'une peine et/ou l'exécution d'une peine de courte durée ;
- tranche d'âge pour le début de l'incarcération : 18 à 20 ans ;
- limite d'âge maximum pour la prise en charge : 22 ans ;
- condamnation pour des délits uniquement, et non pour des crimes au sens du CP.

Les dispositions légales en vigueur préconisent des sections distinctes entre les populations mineures et jeunes adultes en prison. Des dérogations à une stricte séparation sont possibles lorsque l'intégration sociale ou le développement de la personnalité du mineur s'en trouve favorisé. Toutefois, le Service pénitentiaire (SPEN) a pris l'option de garantir la séparation de ces deux populations.

Ainsi, le concept d'exploitation s'articulera de la façon suivante :

- **Hébergement :** les jeunes adultes seront séparés de manière physique des mineurs, dans des divisions distinctes, conformément aux exigences légales et de l'Office fédéral de la justice (OFJ). Cela est possible de par l'organisation actuelle des locaux.
- **Promenade :** la prise en charge actuellement en vigueur à l'EDM prévoit déjà des programmes individualisés au niveau des promenades. La stricte séparation entre les mineurs et les jeunes adultes sera ainsi garantie.
- **Loisirs et occupation :** les loisirs des jeunes adultes seront planifiés en dehors des plages de loisirs des mineurs et inversement.

En ce qui concerne les activités socioprofessionnelle et socioéducative, l'EDM offre actuellement dans le cadre de sa prise en charge différents ateliers. Une alternance pourra être réalisée, soit : si les mineurs sont occupés dans les ateliers socio-professionnels, les jeunes adultes seront eux occupés dans les ateliers socio-éducatifs et inversement.

Si, dans l'intérêt du mineur et avec l'accord du juge des mineurs, il existe un sens à des activités communes entre un mineur exécutant une peine et un jeune adulte, une autorisation ponctuelle de mise en commun des deux populations reste toutefois possible et s'inscrit dans le respect de la convention relative aux droits de l'enfant. Elle est subordonnée à l'aval de l'autorité de placement du mineur et à la présence permanente d'un encadrement adéquat.

Durant ses réflexions quant aux évolutions possibles de la mission de l'EDM Aux Léchaires, le SPEN a régulièrement informé l'OFJ afin de s'assurer que cette variante était compatible avec les prescriptions de cet office. Le Tribunal des mineurs, en sa qualité d'autorité de placement, a également participé à cette réflexion et a donné son aval.

En ce qui concerne les conséquences sur les subventions de l'OFJ, il convient de distinguer la subvention à la construction (ponctuelle) de celle liée à l'exploitation (pérenne aussi longtemps que l'établissement est reconnu formellement pour la prise en charge des mineurs). Il est à relever que la détention pénale pour adultes ne donne droit à aucune subvention de la Confédération.

Pour ce qui est de la subvention à la construction, l'OFJ a récemment transmis un projet de décision dans lequel il confirme la totalité de l'octroi de la subvention annoncée initialement, indépendamment de l'élargissement de la mission de l'établissement.

En ce qui concerne la subvention à l'exploitation, dans la mesure où elle ne porte que sur l'activité de prise en charge des mineurs, elle sera adaptée aux 18 places reconnues, en lieu et place des 36 initiales. Toutefois, il convient de préciser que par rapport au montant de subvention à l'exploitation prévu dans l'exposé des motifs et projet de décret (EMPD) ayant octroyé le crédit à la construction de l'EDM Aux Léchaires qui se montait alors à CHF 712'937 pour 36 places, l'OFJ a déjà réévalué à la hausse le montant de la subvention à l'exploitation à CHF 891'158 en 2015 pour les 18 places en exploitation. L'OFJ a annoncé au SPEN qu'elle sera revue à CHF 707'684 suite à l'élargissement de la mission aux jeunes adultes, selon l'estimation faite.

La décision définitive de l'OFJ est attendue après détermination du Canton de Vaud quant au projet de décision susmentionné.

En conclusion, il convient de rappeler qu'au vu de la sous-occupation de l'EDM par des mineurs, le Conseil d'Etat a immédiatement réagi au terme d'une année entière d'exploitation (2015) en prenant des mesures tendant à faire baisser les coûts pour le canton et à optimiser l'utilisation des places de détention dans un contexte de surpopulation.

3ème observation

Rénovation du Centre de gendarmerie mobile de l'Est vaudois, à Rennaz

La vétusté des installations du Centre d'entretien des routes nationales pour la région Est avait fait l'objet d'une observation de la Commission de gestion dans son rapport sur la gestion 2012.

Elle portait également sur les conditions inadaptées à l'activité de la Police cantonale (Polcant). Dans sa réponse, le Conseil d'Etat annonçait une analyse des besoins et un projet établi en vue d'une mise en service pour 2017 – 2018. Or, en ce qui concerne la Polcant, les projets n'ont guère avancé, les conditions de travail continuent à être inadaptées (sécurité, confidentialité et confort minimal) et les objectifs annoncés par le Conseil d'Etat dans sa réponse apparaissent déjà irréalistes.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les raisons qui l'incitent à maintenir un tel système et sur l'opportunité de confier la gestion administrative et financière des établissements à des professionnels, et ce dans quel délai*

Réponse du Conseil d'Etat

Le projet de transformation du Centre de Gendarmerie Mobile (CGM) de l'Est vaudois à Rennaz fait partie du projet de réhabilitation de l'ensemble du site, dont les infrastructures sont mises à disposition du Canton par l'Office fédéral des routes.

La conclusion de la convention et de la propriété du site n'ont pas encore abouti, la volonté de l'OFROU étant de régler simultanément la situation des quatre centres cantonaux (Blécherette, Yverdon, Bursins et Rennaz) dont les caractéristiques et règles d'exploitation divergent d'un site à l'autre.

S'agissant du projet de rénovation du bâtiment administratif exploité par le CGM et la DGMR à Rennaz, l'analyse actuellement menée par le SIPAL vise à vérifier si le projet de transformation et d'agrandissement, développé puis interrompu en 2004, peut être adapté aux besoins actuels permettant, cas échéant, d'éviter une nouvelle mise au concours. Si tel est le cas, l'objectif est de réaliser le projet pour 2021.

5 DEPARTEMENT DE LA SANTE ET DE L'ACTION SOCIALE

1ère observation (SASH)

Subventions des Etablissements médico-sociaux (EMS) privés

L'Etat contribue au fonctionnement des EMS privés via des subventions. Il lui est toutefois difficile de s'assurer que l'octroi de ces subventions respecte bien le règlement précisant les conditions à remplir par les établissements sanitaires privés pour être reconnus d'intérêt public au sens de la loi sur la planification et le financement des établissements sanitaires d'intérêt public (RCLPFES), et ce particulièrement concernant les EMS privés multisites ou employant plusieurs personnes de la même famille. La Commission de gestion se demande s'il n'y aurait pas l'opportunité d'adapter le RCLPFES afin de prévenir des abus.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures qu'il entend prendre, entre autres l'éventuelle adaptation du RCLPFES, pour remédier au problème susmentionné, et ce dans quel délai.*

Réponse du Conseil d'Etat

L'observation formulée par la Commission de gestion a trait aux modalités des contrôles pouvant être effectués par l'Etat dans le cadre de l'affectation conforme des subventions versées aux établissements médico-sociaux reconnus d'intérêt public. A cet égard, la loi sur la planification et le financement des établissements sanitaires d'intérêt public (LPFES) prévoit que les établissements médico-sociaux (EMS) au bénéficie de la reconnaissance d'intérêt public doivent respecter les critères énoncés aux articles 4 à 4g.

L'article 4g, al. 5, LPFES, prévoit en particulier que « la sous-traitance et l'octroi de mandats commerciaux sont interdits lorsqu'ils placent la direction ou l'organe suprême dans un conflit d'intérêts préjudiciable à la bonne gestion de l'EMS. Le Conseil d'Etat règle les modalités d'application en tenant compte notamment de l'avis et des recommandations des associations faîtières ».

Par ailleurs, certaines des modalités des contrôles financiers effectués par l'Etat auprès des EMS reconnus d'intérêt public sont explicitées dans le cadre du précisant les conditions à remplir par les établissements sanitaires privés pour être reconnus d'intérêt public au sens de la loi du 5 décembre 1978 sur la planification et le financement des établissements sanitaires d'intérêt public (RCLPFES), s'agissant notamment des barèmes de rémunération des directeurs d'EMS, de la rémunération des fonctions administratives, de la distribution dub bénéfice et des prestations supplémentaires.

La loi d'aide aux personnes recourant à l'action sociale (LAPRAMS) prévoit également que l'Etat (par le SASH) contrôle que les aides individuelles octroyées aux bénéficiaires des régimes sociaux, notamment les prestations complémentaires à l'AVS/AI et les aides individuelles versées au titre de la loi sont bien affectées à leurs destinations, et que la gestion des biens propres et des montants pour dépenses personnelles des résidents, lorsqu'elle est effectuée par les établissements, est effectuée correctement.

Dans le cadre des contrôles prévus, les services de l'Etat reçoivent chaque année des reportings (comptes et annexes) et peuvent procéder à des audits sur site. Durant les dernières années, les contrôles ont porté notamment sur les aspects suivants : rémunération des directions, taux de sous-traitance, suivi de l'affectation de certains montants (charges sociales, animation, formation, etc.), montant pour dépenses personnelles.

Dans le cadre de ces contrôles, les services de l'Etat ont constaté les difficultés suivantes :

1. Contrôle de la rémunération des directeurs d'EMS sur la base du certificat de salaire et du taux d'activité contractuel

Ces contrôles peuvent être rendus ardus dans les structures qui exploitent plusieurs établissements (organisations multisites) et qui emploient parfois une même personne pour la direction de plusieurs établissements, voire pour des activités annexes telles que la gestion de logements protégés ou la direction d'une organisation de soins à domicile privée. Le département ne connaît en général pas les taux d'activités contractuels pour ces différentes activités et doit fonder son contrôle sur la déclaration de l'établissement annexés au reporting. Au sein même d'un établissement, certains cas de figure peuvent aussi représenter des écueils : direction qui effectue des services de piquet, qui est membre du Conseil d'administration de la société exploitante, rémunération indirecte telle que véhicule de fonction ou indemnité forfaitaire pour frais de fonction ou encore mandats rémunérés confiés en sus de la fonction de direction à proprement parler.

Pour une partie de ces situations, la déclaration de l'établissement annexée au reporting fait double emploi avec le certificat de salaire à fournir au sens de la LIFD. Le département souhaite éviter un contrôle redondant avec celui de l'administration fiscale et envisage concrètement de fonder son contrôle sur la base du certificat de salaire, par le biais d'une modification réglementaire (légale si nécessaire).

Le département souhaite en effet effectuer les contrôles sur la base de documents existants et probants (taux d'activité selon contrat de travail et certificat de salaire). Il entend de cette manière également rendre le contrôle plus simple et plus transparent. Cette mesure s'inscrit clairement dans une démarche de simplification administrative.

2. Sous-traitance de la fonction de direction

Certains établissements sont dirigés par des personnes engagés par une entité tierce. Les établissements en question disposent de la personnalité juridique, généralement en la forme de société anonyme et détiennent l'autorisation d'exploiter délivrée par le Service de la santé publique. Ils sont liés à une holding auprès de laquelle est sous-traitée la fonction de direction.

Si la sous-traitance est admise pour des activités telles que les repas, la buanderie ou les prestations administratives, elle pose en revanche des sérieuses difficultés quant à la fonction de direction. Dans ce cas, le contrôle de la rémunération de la direction se révèle en pratique difficile. En effet, le département obtient à bien plaire les informations nécessaires puisque la société qui emploie le directeur n'est pas elle-même soumise à la surveillance financière prévue par la LPFES. En outre, une telle configuration peut poser problème dans le cas où il s'agit de déterminer les responsabilités respectives de la société autorisée à exploiter l'EMS et celles que le directeur assume en tant que personne. Des implications de droit pénal ou de responsabilité civile peuvent à ce titre entrer en ligne de compte.

Au vu des constats effectués par ses services, le Conseil d'Etat n'est pas favorable à ce type d'organisation au sein des établissements sanitaires reconnus d'intérêt public. Il est d'avis que le directeur devrait être engagé par la société à laquelle est délivrée l'autorisation d'exploiter, tout comme l'est déjà par exemple la direction des soins, et souhaite proposer une modification légale dans ce sens (LPFES et/ou LSP), qui sera explicitée par voie réglementaire.

3. Conflits d'intérêts

Le recours par les EMS à la sous-traitance représente en moyenne un peu plus de 7% des charges d'exploitation de l'ensemble des EMS reconnus d'intérêt public. Les principaux domaines sous-traités sont la livraison de repas, le personnel intérimaire notamment de soins, la blanchisserie et l'administration.

La sous-traitance est parfois rendue nécessaire par des contraintes extérieures à la gestion de l'établissement, par exemple lorsque l'établissement ne dispose pas d'une cuisine ou de locaux dédiés à la buanderie. Elle répond également à une rationalité économique. Il est par exemple souhaitable que les établissements disposant d'une cuisine de production l'exploitent en confectionnant des repas pour d'autres établissements ou collectivités (par exemple pour les repas à domicile livrés par les CMS ou pour les garderies), ou au contraire se déchargent de cette activité. De fait, dans la plupart des cas, la sous-traitance au sein des EMS reconnus d'intérêt public représente un volume relativement modeste et essentiellement circonscrit à des domaines et des circonstances qui justifient son emploi. En revanche quelques établissements y recourent de manière plus intensive. Ainsi par exemple, quatre groupes exploitant chacun plusieurs EMS représentent à eux seuls plus d'un tiers du volume total de la sous-traitance, essentiellement à des sociétés commerciales au sein desquelles plusieurs dirigeants de ces mêmes EMS détiennent des intérêts privés.

Ce type de relation n'est pas proscrit. En revanche il révèle une image trouble de l'organisation et des flux financiers. Un établissement dont le mandat confié à une société privée a été mis en cause par un tiers fait actuellement l'objet d'une enquête administrative du département. A cet égard, et relativement à la préservation des intérêts des établissements auxquels le département délègue une tâche publique, les établissements doivent mettre en œuvre les principes de transparence usuels dans la gouvernance des institutions des domaines parapublics ou subventionnés.

L'article 4g LPFES règle la sous-traitance et, dans ce cadre, le conflit d'intérêt avéré : « *La sous-traitance et l'octroi de mandats commerciaux sont interdits lorsqu'ils placent la direction ou l'organe suprême dans un conflit d'intérêts préjudiciable à la bonne gestion de l'EMS* […] » (al. 5).

Considérant la liberté économique, et dans le respect du principe de proportionnalité, le conflit d'intérêt potentiel ne peut être traité par une pure interdiction. En revanche, le Conseil d'Etat est favorable à la mise en place d'une mesure préventive et équitable. Les membres de la direction devraient déclarer leurs intérêts privés à l'organe suprême de l'établissement, Conseil de fondation ou d'administration. Ce dernier étant compétent pour évaluer le conflit d'intérêt éventuel et veiller ainsi à l'intérêt de l'établissement en connaissance de cause. Ce registre des intérêts privés serait détenu par l'organe suprême et tenu à disposition du département dans le cadre de sa tâche de surveillance. Une telle mesure est proportionnée puisqu'elle prévient un conflit d'intérêt et n'entrave pas la liberté économique. Le Conseil d'Etat réglera ainsi les modalités d'application de la disposition précitée dans le cadre du RCLPFES. Il y précisera les types de situations susceptibles de placer les dirigeants d'établissements dans un conflit d'intérêt préjudiciable à la bonne gestion de l'EMS et demandera la tenue d'un registre des intérêts de ses dirigeants.

4. Processus d'obtention des informations à améliorer

Le reporting annuel représente une masse importante d'information. Au fil des années, l'apparition des établissements multisites comme le développement de la sous-traitance et d'activités annexes (logements protégés, service de repas pour l'extérieur, etc.) a rendu encore plus complexe cette récolte de données.

Aujourd'hui, le DSAS consacre beaucoup trop de temps à la phase de validation des données malgré l'élaboration de directives. Afin de pouvoir rendre le système d'accompagnement et de contrôle des institutions plus efficace, le DSAS entend automatiser la transmission des informations financières et d'activité. A cette fin, il a initié, en partenariat avec les associations faîtières, un projet visant à unifier la procédure de saisie des données au sein même des outils des EMS afin que leur transmission s'effectue sans retraitement par le DSAS et permette immédiatement de réaliser le travail d'analyse.

2ème observation (CHUV **– soutien du DFJC/SPJ**)

Collaboration entre le centre de consultation Les Boréales et le milieu scolaire

La prévention contre la violence intrafamiliale dans le milieu scolaire paraît insuffisante, créant dès lors le risque que certaines situations ne soient pas détectées à temps.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures qu'il entend prendre pour renforcer la prévention en milieu scolaire contre la violence intrafamiliale et obtenir une meilleure collaboration entre les directions d'écoles et les services spécialisés en matière de violence intrafamiliale.*

Réponse du Conseil d'Etat

L'unité des Boréales a pour mission d'assurer la prise en charge thérapeutique de familles ayant une problématique de violence (physique, psychologique, sexuelle, économique, négligences). La mission des Boréales est cantonale et concerne les trois âges de la vie. L'unité reçoit donc des familles souffrant de violence intrafamiliale, soit entre adultes, entre adultes et enfants.

Perspectives

Pour l'unité des Boréales, la collaboration avec les écoles de manière générale doit être intensifiée, car c'est un lieu privilégié pour détecter et venir en aide aux enfants et à leurs familles.

Les objectifs de cette collaboration sont de :

- Sensibiliser les directeurs, doyens, enseignants, médiateurs, infirmiers/mières scolaires sur la nécessité d'évaluer la situation avec des outils spécifiques lorsqu'un enfant évoque de la violence ou manifeste des signes de mal-être (par ex., troubles du comportement).
- Construire une collaboration pour soutenir et aider les parents à retrouver des compétences de bientraitance.

Décisions

C'est pourquoi, en collaboration avec le DFJC, une présentation des Boréales, de ses prestations et de son offre aux directeurs des établissements de la formation obligatoire et postobligatoire sera organisée.

Suite à cela, la responsable des Boréales sera chargée de trouver avec les directions concernées les modalités, afin d'améliorer la collaboration où il est nécessaire.

Le Conseil d'Etat est attentif aux moyens de mieux faire connaitre une unité dont l'action éminemment transversale nécessite une collaboration intensifiée avec les professionnels des établissements scolaires.

3ème observation (CHUV)

Utilisation des informations issues du Centre d'observation et d'analyse du vieillissement (COAV)

Le COAV développe un recueil d'informations cohérentes utiles à la fois aux décideurs institutionnels politiques et aux acteurs de la santé. Malheureusement, ce recueil reste le plus souvent confidentiel.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur l'opportunité de donner des moyens au COAV lui permettant de rendre publiques ses informations utiles à l'évaluation des forces et faiblesses du système de santé destiné aux personnes âgées.*

Réponse du Conseil d'Etat

Le Centre d'observation et d'analyse du vieillissement (COAV) est le fruit d'une collaboration de longue date entre l'Institut universitaire de médecine sociale et préventive (IUMSP) et le Service de gériatrie et réadaptation gériatrique du CHUV. Sa mission première est de fournir des informations sur la santé et les besoins de soins des personnes âgées à des fins d'organisation, de planification et d'évaluation des services de santé.

Plusieurs projets réalisés par le COAV sont mandatés par le Service de la santé publique (SSP). Dans ce contexte, le COAV fournit au SSP les résultats de ses projets sous la forme de rapports de recherche ; ces derniers sont généralement accompagnés d'un résumé. Sur ces dernières années, on peut dénombrer entre 5 et 8 mandats par année pour le SSP ; environ 4 avec fourniture d'un rapport et 4 pour lesquels le COAV a également accompagné, via la participation à des groupes de travail, des projets du SSP, afin de pouvoir les évaluer à terme. Les mandats avec d'autres entités du DSAS sont moins fréquents.

Les moyens existants actuellement pour rendre publiques les informations sont les suivantes :

- Avec l'accord du SSP, ces documents sont publiés sur la page du COAV du site Internet de l'IUMSP.
- Le SSP tient compte des résultats des recherches du COAV dans le cadre de ses actions de santé publique. Il évalue les besoins de communication au cas par cas en fonction des études et des enjeux.
    - Par exemple, sa cellule d'information en santé publique utilise ces résultats pour élaborer le contenu des campagnes d'information auprès des différents publics cibles (exemple : les campagnes sur la consommation excessive de somnifères et sur la mise à jour du carnet de vaccination).

Le Conseil d'Etat rappelle que la mission du COAV est de conduire des recherches et de fournir à ses mandants les résultats de ses recherches et de ses recommandations. Le Conseil d'Etat est soucieux d'assurer la diffusion des résultats des recherches du COAV. Il estime que le COAV et le CHUV disposent des moyens de communiquer ; pour les recherches fournies à ses mandants, dont le SSP en particulier, une communication pertinente et ciblée des résultats des recherches est réalisée dans le cadre des ressources existantes.

*4e observation (CHUV **appui DIRH/OAJE et CHAN/Groupe impact)***

Gestion de crise par les cadres de l'administration

La Commission de gestion constate que la crise majeure qu'ont subie les espaces éducatifs a duré plus de 3 ans. Des mesures adéquates ont maintenant été prises pour que la nouvelle équipe puisse repartir sur de bons rails. Toutefois, les responsables de ce dossier, supervisant ces entités, s'ils ont certes travaillé d'arrache-pied pour sortir de cette crise, auraient dû faire appel à une aide extérieure, via leur secteur des ressources humaines, soit au Groupe Impact, soit à une autre instance extérieure spécialisée dans la gestion de conflits. Cela aurait probablement permis d'éviter la longue péjoration de la situation.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures qu'il entend prendre pour éviter que des situations conflictuelles graves telles que subies par les espaces éducatifs du CHUV ne se répètent. Il est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures qu'il entend prendre pour que les cadres des différents secteurs de l'administration ou du secteur parapublic, et en particulier du CHUV, soient sensibilisés à l'opportunité de faire appel à une aide extérieure spécialisée dans la gestion de conflits, comme celle proposée par le Groupe Impact, ceci suffisamment tôt, de façon à préserver la qualité du service public et la santé des employés.*

Réponse du Conseil d'Etat

Outils du CHUV

Le CHUV dispose de plusieurs outils pour traiter les situations de conflits déclarés et les anticiper. Certains ont été directement développés par le CHUV, tel que «L'Espace collaborateurs », crée en 2015 pour permettre aux collaborateurs en difficulté de pouvoir s'exprimer et solliciter l'aide de médiateur. L'audit interne et l'enquête administrative sont également des moyens mis sur pied par l'institution et utilisés lorsque des faits sont portés à connaissance de la Direction des Ressources Humaines du CHUV (DRH) ou de la Direction générale. Le partenariat et la collaboration entre la Commission du Personnel et la DRH permettent également de résoudre certains cas et d'instruire des situations peu claires.

Outres ces outils mis sur pied par le CHUV, l'institution n'hésite pas à solliciter le soutien de structures externes comme le Groupe Impact, notamment en cas de harcèlement, et comme les syndicats avec lesquels des séances ponctuelles, en fonction des besoins, sont régulièrement organisées.

Parmi les autres mesures instaurées au CHUV, les cadres bénéficient de plusieurs formations afin de les sensibiliser à un management bienveillant mais également à les renseigner sur les structures d'aides existantes pour la gestion et la prévention des situations de crises. Toujours dans le cadre de la formation, les conférences et symposiums en lien avec des sujets sur le management, sont donnés par des intervenants externes tels que des chefs d'entreprises ou des consultants.

Situation particulière des Espaces éducatifs

Dans le cas des conflits dans les espaces éducatifs du CHUV, le conflit a été géré en interne du service ; il aurait dû être porté à la connaissance de la DRH plus en amont, car la direction opérationnelle du service a tardé à faire remonter la problématique et à demander du soutien.

Suite à cette situation, il faut le dire, exceptionnelle, en regard des 10'000 collaborateurs du CHUV, la Direction des soins, avec la DRH, ont rappelé aux différentes hiérarchies soignantes

leur devoir de signaler les situations conflictuelles rapidement, dès leur survenue, et d'informer leurs directions respectives de l'évolution de ces situations.

Administration cantonale vaudoise (ACV)

De manière plus générale au niveau de l'ACV, dans le cadre de la mise en œuvre du point 5.2 du programme de législature 2012-2017, le Conseil d'Etat a imposé à tous les chefs et cheffes de service de l'ACV une demi-journée de sensibilisation et d'information sur le harcèlement, la gestion de conflits et les prestations du groupe Impact. Cette formation a été confiée à la directrice du groupe Impact et a été dispensé entre octobre et décembre 2014.

Une formation interactive en ligne, réalisée par le groupe Impact et le CEP, traitant des mêmes sujets, sera diffusée progressivement à l'ensemble des cadres de l'ACV ayant une charge de personnel, y compris les titulaires d'une fonction relevant de la compétence du Conseil d'Etat, les directeurs et directrices d'établissements scolaires ou d'une haute école cantonale, et les personnes exerçant une fonction dirigeante et exposée. Son suivi effectif sera vérifié.

Conclusions

Le Conseil d'Etat est attentif aux moyens mis à disposition des collaborateurs et de l'encadrement pour prévenir et gérer les conflits, au sein de l'ACV et au sein du CHUV en particulier dans le cas présent. Il considère que les outils adéquats sont disponibles et que les rappels ont été effectués auprès des personnes concernées quant au recours qu'il convient d'y faire.

6 DEPARTEMENT DE L'ECONOMIE ET DU SPORT

1ère observation

Protocole d'information aux différents acteurs en cas de levée de la confidentialité sur un rapport du Contrôle cantonal des finances (CCF) par le Conseil d'Etat (art. 18 de la loi sur le Contrôle cantonal des finances – LCCF et art. 1 de l'arrêté sur la communication publique des rapports du CCF)

Le rapport d'audit confidentiel effectué par le CCF concernant l'Office des vins vaudois (OVV) a été distribué en 7 exemplaires fin juillet 2015. Le Conseil d'Etat a ensuite décidé de lever la confidentialité de ce rapport et d'autoriser sa diffusion. Toutefois, contrairement à ce qu'exige la procédure, les commissions de surveillance n'ont pas été informées, avant sa mise en oeuvre, de la décision de diffuser le rapport. Suite à une réaction de la Commission de gestion, le Conseil d'Etat a produit une décision valant directive précisant les modalités d'information aux commissions de surveillance. Cependant, la question de l'information au public, en particulier aux divers acteurs concernés, reste en suspens. En effet, le grand public et la presse n'ont pas non plus été avisés de cette diffusion et n'ont donc pas pu prendre connaissance de ce rapport alors même qu'il en était fait état dans le cadre d'un article de presse.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les modalités mises en place afin qu'en cas de levée de confidentialité sur un rapport du CCF, l'information aux commissions de surveillance soit respectée ainsi que sur les mesures prises ou à prendre pour que le grand public ainsi que la presse soient informés en conséquence.*

Comme la Commission de gestion le relève, le Conseil d'Etat a corrigé la situation après avoir constaté en effet que dans cette affaire, les présidents des commissions de surveillance n'ont pas été préalablement informés des décisions et dispositions en matière de diffusion du rapport, contrairement à l'article 1, alinéa 2 de l'arrêté sur la communication publique du CCF. Ainsi, la chancellerie et les départements se sont vu rappeler la règle, une décision interne valant directive prescrivant dorénavant les modalités de l'information requise par l'arrêté ; le contenu en est le suivant :

1. Lorsqu'un département ou le CCF proposent ou que le Conseil d'Etat envisage la diffusion d'un rapport du CCF au-delà du cercle des destinataires listés à l'article 17 de la loi sur le contrôle des finances, la chancellerie est chargée de soumettre au Conseil d'Etat les modalités pratiques de mise en œuvre de l'article article 1 alinéa 2 de l'arrêté du 7 février 2000 sur la communication publique des rapports du CCF.

2. Ces modalités seront adaptées à la nature du rapport du CCF concerné et prendront dûment en compte le besoin de coordination avec les commissions de surveillance du Grand Conseil. Si nécessaire, un contact sera établi avec les président-e-s de ces dernières avant que le Conseil d'Etat statue sur la diffusion.

3. Tout en tenant compte le cas échéant du caractère urgent de la diffusion, le Conseil d'Etat veillera que le temps séparant sa décision de la mise en œuvre de celle-ci soit suffisant pour que l'information préalable des commissions de surveillance atteigne son but.

Cette procédure a été appliquée une première fois s'agissant de la publication du rapport du CCF sur la manifestation *Champions !*. C'est à juste titre que la Commission de gestion soulève la question de la diffusion auprès des médias et avant cela, auprès de tiers concernés. Le Conseil d'Etat précise ici sa pratique, qui obéit dorénavant à une systématique. Lorsqu'il est envisagé de publier un rapport du CCF, le Conseil d'Etat examine en particulier les points suivant:

- via le département concerné ou la chancellerie, mise en œuvre de l'information due aux tiers intéressés qu'il convient d'aviser avant les médias;
- choix des modalités de la communication publique (par ex. : communiqué de presse accompagné du lien donnant accès au rapport, mise en ligne du rapport et signalement de cette publication sur le site Internet de l'Etat);
- définir les modalités exactes de la consultation des président-e-s des commissions de gestion conformément à l'article 1 alinéa 2 de l'arrêté du 7 février 2000 sur la communication publique des rapports du CCF et de la directive adoptée suite à l'intervention de la Commission de gestion.

Ce mode de faire permet de prévenir les problèmes survenus à l'occasion de la publication du rapport du CCF concernant l 'OVV.

2ème observation

Ressources en personnel au Service de l'éducation physique et du sport (SEPS)

L'organisation des Jeux olympiques de la jeunesse (JOJ) 2020, le Cluster du sport international, la gestion du dynamisme cantonal en matière de sport et d'accueil de fédérations sportives sont parmi les nombreuses tâches qui incombent au SEPS. A cela viennent s'ajouter les multiples subventionnements qui doivent être octroyés par ce service. Ces éléments renforcent la nécessité d'ajuster la gestion administrative du SEPS. Cette situation pourrait faire craindre un déficit structurel en matière de ressources humaines pour ce service.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur l'opportunité de prendre des mesures concernant la capacité du SEPS en termes de personnel pour accomplir les diverses tâches et missions qui lui incombent tout en respectant des critères de gestion qualitatifs et efficients*

Réponse du Conseil d'Etat

Ces dernières années, la politique du sport international menée par le Conseil d'Etat en collaboration étroite avec la Ville de Lausanne a porté ses fruits. Un grand nombre de fédérations ou organisations sportives internationales se sont installées dans notre canton. Celles-ci sont passées de 35 à 55 entre 2005 et 2015.

Cette augmentation a pour incidence d'accroître le nombre de dossiers à suivre en termes d'appui administratif (aide à l'installation, démarches administratives diverses, questions concernant les permis de séjour et les permis de travail, etc). Plusieurs projets, dont celui de l'extension de la Maison du Sport International, démontrent que cette évolution positive va se poursuivre, ce qui nécessitera effectivement, à court terme, que le service de l'éducation physique et du sport (ci-après SEPS) se dote d'une organisation renforcée.

Dans une proportion similaire, les demandes liées à l'organisation de grandes manifestations sportives et de congrès ne cessent de croître. Toutefois, dans ce cas précis, l'impact sur le service de l'éducation physique et du sport reste plus ténu. D'une part, les moyens financiers alloués au subventionnement de telles manifestations, bien que conséquents, limitent la capacité d'intervention du service à ce titre. D'autre part, il devient difficile d'ajouter encore des manifestations sportives de grande envergure à un calendrier annuel de manifestations sportives déjà quasi saturé.

S'ajoute à cela le suivi de grands dossiers à l'image de l'organisation des Jeux olympiques de la jeunesse 2020 et du Cluster Sport. L'importance de manifestations ou d'organismes comme ceux qui viennent d'être cités est telle que chacun nécessite une direction et une structure organisationnelle propre. Si le SEPS est logiquement impliqué dans le suivi de ces dossiers, l'investissement humain nécessaire reste néanmoins à la mesure des moyens disponibles au sein du service.

Si en l'état le SEPS estime être en mesure d'assumer les responsabilités qui sont les siennes avec les ressources dont il dispose, il faut admettre que le secteur du sport international atteint une limite critique. A cet égard, il y a lieu de constater que malgré un contexte de croissance d'activité, les effectifs de ce secteur ont diminué plutôt qu'augmenté : sa dotation en ETP a en effet passé de 2 ETP en 2005 à 1,7 ETP dès 2012.

Dans ces circonstances, il est justifié de constater que le secteur du sport international est de plus en plus chargé. Néanmoins, dans le contexte budgétaire actuel, le Conseil d'Etat souhaite maintenir son objectif de limiter au maximum l'augmentation de postes administratifs, hormis dans certains secteurs très spécifiques de l'administration. En conséquence, le Conseil d'Etat n'entend pas en l'état doter le SEPS de postes supplémentaires. Dans un premier temps, et sur proposition du DECS, le service est chargé de coordonner son activité avec le secrétariat général du département, notamment par le biais du délégué à la communication et au sport international, auquel le DECS entend confier quelques missions dans le domaine du sport international. Dans un second temps, pour le début de la législature 2017 – 2022, le DECS entend étudier l'opportunité d'une réorganisation interne du SEPS qui permettrait d'affecter des ressources supplémentaires au secteur du sport international.

7 DEPAREMENT DES INFRASTRUCTURES ET DES RESSOURCES HUMAINES

1ère observation

Capacité de transport pendulaire de la Compagnie générale de navigation (CGN)

Les mesures d'assainissement et d'investissement pour la CGN, notamment la constitution d'une holding, ont stabilisé ses finances. De plus, les perspectives de la demande en transport lacustre sont très réjouissantes. En revanche, la CGN est sous-équipée en bateaux pour répondre correctement à la mission de transport public qui lui est dévolue. Une feuille de route devrait être rapidement dressée entre tous les partenaires (Etats et cantons) afin d'établir une nouvelle période quadriennale d'investissements.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les modalités administratives, techniques et financières (feuille de route) qu'il envisage pour maintenir, voire améliorer, l'offre de la CGN en transport public pendulaire.*

Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)

Durant l'année 2015, la DGMR a créé 2 divisions supplémentaires ; l'une financière et l'autre portant sur les transports publics. Cette nouvelle organisation permettra de suivre au plus près les nombreux défis et chantiers que le Canton devra assumer ces prochaines années.

La sous-commission a effectué plusieurs visites sur le terrain. A savoir, la pose du pont routier (*flyover*) sur l'autoroute à Montreux, des visites de chantiers et d'un point noir sur le réseau routier dans la Broye et le Centre du canton, des visites de la Compagnie générale de navigation (CGN), de la Compagnie du chemin de fer Nyon – St-Cergue – Morez (NStCM) et du Chemin de fer Montreux – Oberland bernois (MOB).

La sous-commission a également abordé la problématique des surfaces d'assolement qui doivent être compensées lorsqu'elles sont bâties, aussi bien au niveau ferroviaire que routier, ce qui complique et retarde de nombreux dossiers tels que la nouvelle halle d'entretien pour la NStCM ou encore la nouvelle jonction autoroutière dans l'agglomération Lausanne – Morges (plus de 7 hectares pour cette dernière). A noter qu'une observation sur la priorisation que compte effectuer le Conseil d'Etat afin d'assurer la réalisation des projets d'importance cantonale et sur la capacité qu'il aura de mener ces projets dans les délais s'il ne dispose pas des surfaces nécessaires permettant de compenser les nouvelles zones à bâtir est déposée dans ce rapport, au Département du territoire et de l'environnement (DTE), en p. 44.

Pour préserver la valeur du patrimoine routier cantonal, estimée à plus de CHF 4 milliards, le Conseil d'Etat entend consacrer des montants annuels de l'ordre de CHF 12 à 14 millions pour l'entretien des chaussées et de CHF 6,2 à 7,2 millions pour les ouvrages d'art.

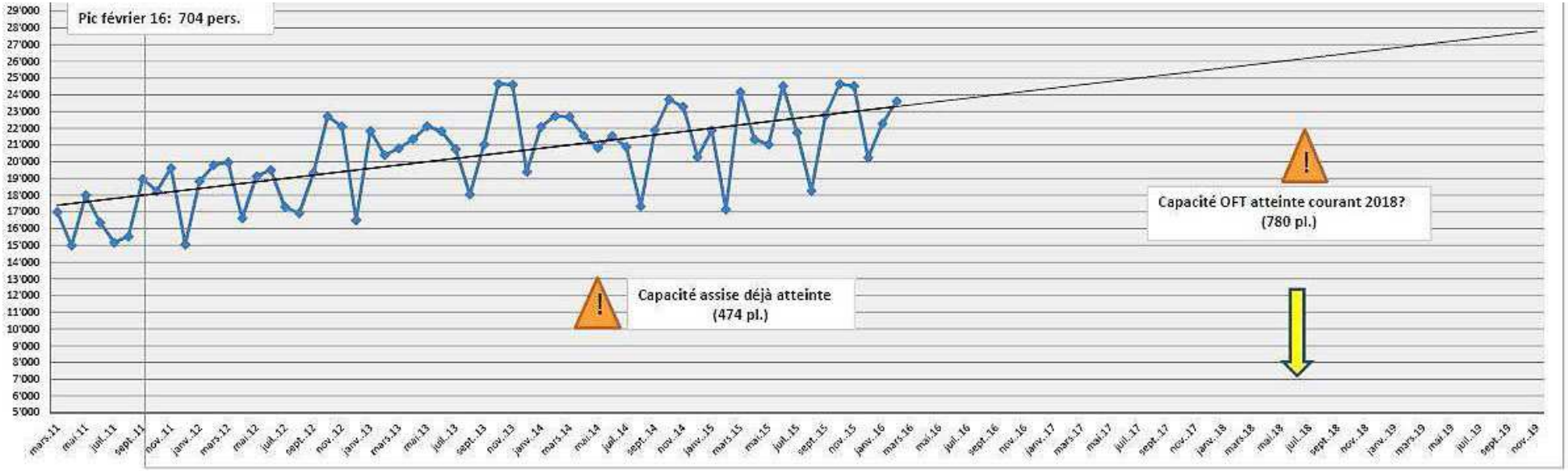
Des projets d'améliorations de certains secteurs autoroutiers sont à l'étude. Certains, indispensables à court-moyen terme, sont tributaires de la planification fédérale.

Compagnie générale de navigation (CGN)

Depuis 2011, le Groupe CGN SA est une *holding* composée de 2 filiales :

- la CGN SA, responsable d'assurer la bonne marche de l'entreprise et l'exploitation du service public sur le Léman ;
- la CGN Belle Epoque SA, chargée de la conservation et du programme de rénovation des bateaux classés monuments historiques et inscrits en tant que tels au patrimoine vaudois.

Evolution des passagers lignes transport public (situation fin Février 2016) Evian – Lausanne



Les 3 lignes de transport de passagers transfrontalières sur le Léman assurées par la CGN connaissent une forte progression. A titre d'exemple, en termes de capacité, la saturation de la liaison Evian – Lausanne sera atteinte dans le courant de 2018, celle de Thonon – Lausanne à mi-2017 et pour Yvoire Nyon, selon les normes de l'Office fédéral des transports (OFT), dans le courant du 2ème semestre de 2016.

La qualité des infrastructures portuaires est très importante pour permettre aux bateaux d'accoster dans de bonnes conditions. Avec près de 40 ports sur les rives suisses et françaises, les charges d'entretien et de renouvellement sont primordiales.

Une planification des investissements notamment en relation avec les négociations entre tous les partenaires s'avère indispensable. Il faut souligner que les transports entre la France et la Suisse présentent journellement un flux de 4'000 à 10'000 personnes suivant la saison.

Certains bateaux comme le Général Guisan (mis en service en 1963) approchent de leur date de retrait de l'autorisation de naviguer. La capacité d'un bateau de taille équivalente au Général Guisan (50 mètres de long, 400 places assises) nécessite un investissement de l'ordre de CHF 15 millions environ. La commande d'une nouvelle unité prendrait, en principe, plusieurs années avant sa livraison et sa mise en service.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Contexte

Le trafic CGN se répartit entre les lignes du trafic touristique et les lignes de trafic transport public comme suit :

- Voyageurs transportés total en 2015 : 2'174'157 (100%)
- dont trafic touristique (TT) : 1'226'207 (56.4%)
- dont trafic transport public (TP) : 947'950 (43.6%)

La part du trafic TP progresse fortement en 5 ans. Cette part passe de 35.4% du trafic total en 2011 à 43.6% en 2015.

Le nombre de passagers du trafic TP progresse de 38.3% en 5 ans.

Les lignes de transports transfrontalières relient uniquement le canton de Vaud et la France. Les cantons riverains de Genève et du Valais ne sont pas concernés par ces lignes.

Les lignes de transport public sont assimilées à des lignes du trafic régional selon la LMTP (article 7 chiffre 3b) et sont à ce titre cofinancées par le canton de Vaud (50%) et la Confédération (50%) pour la section des lignes sur territoire suisse.

La France a versé une contribution d'environ 1 millions d'euros en 2015 pour les liaisons transfrontalières. La difficulté d'obtenir des collectivités françaises des moyens financiers additionnels permettant le développement conjoint avec le canton de Vaud de l'offre lacustre pour les voyageurs pendulaires explique le temps nécessaire à adapter l'offre horaire.

2. Trois lignes de transport public transfrontalier - Constat et perspective

La CGN exploite 3 lignes transport public dédiées au transport transfrontalier entre la France et le canton de Vaud.

L'augmentation moyenne par ligne, sur les 5 dernières années, du flux des frontaliers est de :

- N1 (Lausanne-Evian) : + 30.4%
- N2 (Lausanne-Thonon) : + 44.65
- N3 (Nyon-Yvoire) : + 62.9%

La saturation concerne principalement les lignes N1 et N3.

Un tassement de l'augmentation de la demande est observé depuis 2014, dû à la saturation de la capacité d'accueil sur les bateaux.

Les perspectives d'évolution de la demande à 10 ans sont une augmentation de l'ordre de 1200 personnes représentant 600'000 passagers supplémentaires (500 trajets par an/aller-retour).

3. Mesures prises

Le Conseil d'Etat rappelle les mesures prises par le canton pour absorber la demande des pendulaires transfrontaliers sur les lignes CGN :

- Au printemps 2013, la CGN, d'entente avec le canton, a remplacé les Navibus (100 places assisses) par deux bateaux de capacité moyenne (210 places assisses) aux heures de pointe pour absorber la forte demande sur la ligne N2 Lausanne-Thonon.

- Le bateau Ville de Genève a été rénové en 2014 et aménagé en configuration transport public afin d'absorber l'augmentation de fréquentation de la ligne N2 – Lausanne-Thonon.

- Sur la ligne N1 – Lausanne-Evian, une doublure a été introduite en décembre 2015 pour renforcer la course de 07h00 au départ d'Evian.

- Sur la ligne N1 – Lausanne-Evian, une doublure est à l'examen actuellement pour renforcer la course de 17h15 au départ de Lausanne d'ici l'été.

4. Etude de la desserte lacustre entre les deux rives du lac Léman

Compte tenu de la forte augmentation de fréquentation des lignes transfrontalières, le Conseil d'Etat a la volonté d'améliorer et de renforcer l'offre de transport lacustre à travers le lac Léman.

Le Conseil d'Etat a également la volonté de trouver un cadre de collaboration stable et durable entre les autorités suisses et françaises permettant la définition de l'offre de transport lacustre des pendulaires (horaires, commande des prestations et leur financement). Le souhait est de pouvoir prendre des décisions en concertation avec les autorités françaises compétentes, en vue d'assurer une bonne chaîne de déplacement des pendulaires lémaniques.

A cet effet, le Président du Conseil général de Haute-Savoie, M. Monteil, et une délégation du Gouvernement vaudois, composée de Madame Gorrite (cheffe DIRH) et de Monsieur Broulis (chef DFIRE) ont lancé en été 2013 une étude conjointe. Cette étude porte sur un volet « transport » ainsi que sur un volet « gouvernance ». Ce dernier volet constitue un point délicat et cet aspect n'est pas réglé. Toutefois, un rapport d'avocats portant sur les aspects juridiques d'une gouvernance de la desserte lacustre pourra servir de base de réflexion aux autorités suisses et françaises en vue de progresser en direction d'une solution de gouvernance durable.

Cette étude est en voie de finalisation et devrait être validée par un CoPil franco-suisse élargi d'ici la fin d'automne 2016.

5. Besoins

Des mesures doivent être prises à court et moyen terme pour maintenir, puis renforcer l'offre de transport transfrontalier afin d'assurer une bonne chaîne de déplacement des pendulaires qui traversent le Léman (achat de bateaux, infrastructures de parkings, accès aux débarcadères français par bus, etc.).

6. Feuille de route

Vu ce qui précède et les démarches en cours, notamment avec les autorités françaises, le Conseil d'Etat envisage de suivre la feuille de route suivante en vue de l'acquisition d'un nouveau bateau transport public à l'horizon 2018 :

- Mai - juin 2016 : affinage du plan financier 2016 – 2025 de la CGN, avec appui de la DGMR et échelonnement réaliste des futurs investissements

- Mai - décembre 2016 : élaboration du cahier de charge d'un bateau transport public par un groupe de travail CGN, avec appui de la DGMR

- Mai - octobre 2016 : réflexion de la DGMR sur le mode de financement des futurs achats de bateaux (prêts remboursables, garantie d'emprunt de la Confédération, etc.)

- Septembre - octobre 2016 : validation de l'étude de la desserte lacustre entre les deux rives du lac Léman par un CoPil franco-suisse

- Octobre 2016 - juin 2017 : signature avec la France d'une convention ou d'une lettre d'intention par laquelle la France s'engagerait à augmenter progressivement son soutien financier à la CGN afin d'accompagner les investissements consentis par l'Etat de Vaud pour renouveler la flotte de bateaux transport public.

- Janvier - juin 2017 : appel d'offres de la CGN auprès de constructeurs et rentrée des soumissions

- Automne 2017 : demande de financement auprès des instances compétentes.

2ème observation

Délai des décomptes annuels des recettes de Mobilis

Après quelques années de fonctionnement, le réseau Mobilis se densifie, mais sa mise en œuvre devient plus délicate au fur et à mesure de son extension. Les compagnies de transport souhaitent avoir accès à la présentation des décomptes annuels dans le premier trimestre de l'année suivante pour être mieux à même d'apprécier les chiffres permettant de présenter des comptes et des budgets précis.

– *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les raisons qui empêchent de communiquer la présentation des comptes annuels au cours du 1er trimestre de l'année suivante, ainsi que sur les démarches permettant de parvenir à présenter, dès le 1er trimestre 2017, les décomptes 2016 aux entreprises de transport public.*

Communauté tarifaire vaudoise (CTV), Mobilis

Les objectifs d'une communauté tarifaire consistent à harmoniser les tarifs urbains et régionaux pour mettre en œuvre un tarif zonal valable à la fois pour les abonnements et les billets.

Pour le client, il s'agit d'offrir un seul billet/abonnement pour toutes les prestations et de permettre le libre choix du moyen de transport (aller en train et retour en bus) dans les zones acquises.

L'objectif général est de faciliter l'utilisation des transports publics en offrant un tarif simple équitable et globalement avantageux pour ceux qui utilisent une chaîne de transport.

Malgré des intentions louables, l'intégration de nouvelles zones à la CTV n'apporte pas que des satisfactions. Au niveau des usagers, la compréhension et l'application des zones tarifaires conduisent à l'achat de titres de transport qui ne couvrent pas l'ensemble du secteur que l'utilisateur pensait, de bonne foi, avoir le droit d'atteindre, ou, au contraire, par souci de subir un contrôle pour non- paiement, à l'achat d'un titre de transport validant un secteur non utilisé, représentant ainsi de l'argent dépensé pour rien.

Outre les remarques ci-dessus concernant la clientèle, d'autres préoccupations liées à la complexité du système, notamment les interactions entre les systèmes de régions voisines (par exemple Frimobil à Fribourg) peuvent être relevées. De plus, l'installation de portiques de comptage automatique pour enregistrer les fréquences d'utilisation à bord des trains se met en place au fur et à mesure de la modernisation des voitures ou alors au moment de l'achat de nouvelles compositions.

Cette situation a déjà été évoquée à plusieurs reprises, notamment par la CTV. Il est donc indispensable de chercher de sensibles améliorations pour remédier aux observations citées.

Dans sa réponse à la consultation fédérale au « Message relatif au financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire pour les années 2017–2020 », le Conseil d'Etat est très attentif pour la réalisation de plusieurs projets d'améliorations techniques. Il a aussi invité l'OFT à rester raisonnable dans son application pour l'interopérabilité sur les réseaux à voies étroites. Cela pourrait en effet remettre en cause la viabilité (taux de couverture) de certaines lignes en raison d'investissements très conséquents.

Au moment de rédiger ce rapport, les exploitants de compagnies de transport se plaignent au sujet de l'insécurité des montants comptabilisés dans le cadre de la répartition des recettes du système Mobilis. Cette situation provoque, pour toutes les entreprises, des complications très importantes lors de l'établissement des offres de transports pluriannuelles. N'étant pas en possession du rapport annuel de gestion Mobilis 2015, la sous-commission a extrait les données suivantes du rapport annuel du compte de fonctionnement 2014. Ainsi, avec environ CHF 192,6 millions de recettes, les frais de fonctionnement de Mobilis se montent à CHF 1,53 million dont CHF 437'000.– à la charge du Canton de Vaud. Avec bientôt CHF 200 millions de chiffre d'affaires, les incidences des clés de répartitions aléatoires provoqueront de nombreux blocages auprès des entreprises. Ceci sera encore aggravé en cas d'application des hausses tarifaires prévues fin 2016.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Contexte

- **Définition de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) – Tarif Mobilis commun**

  La communauté tarifaire vaudoise est constituée de onze entreprises de transport public, à savoir tl, LEB, CFF, MBC, CarPostal, TPN, NStCM, MOB/MVR, VMCV, TRAVYS et AVJ.

  Le rôle de la CTV est d'offrir un tarif commun par les onze entreprises précitées, tarif appelé Mobilis, dans le périmètre de la CTV qui couvre la quasi-totalité du territoire du canton de Vaud.

- **Fonctionnement de la communauté tarifaire vaudoise**

  En application des dispositions du droit fédéral (art. 17 de la loi sur le transport des voyageurs, LTV), les onze entreprises partenaires de la CTV ont constitué une société simple pour régler leurs relations dans le cadre de la communauté tarifaire. Le contrat de société simple est soumis à l'approbation de l'Office fédéral des transports (OFT) qui s'assure de la compatibilité avec le droit fédéral. Le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) approuve également le contrat.

  La communauté tarifaire vaudoise (CTV) est dirigée par un comité directeur (CODIR) qui constitue l'organe supérieur de la communauté. Ce Comité directeur est composé d'un représentant de chacune des parties au contrat de société simple ainsi que d'un représentant de l'Etat de Vaud, qui participe aux délibérations avec voix consultative. L'OFT peut également s'y faire représenter avec voix consultative. Les décisions du CODIR en matière de tarif et de répartition de recettes doivent être prises à l'unanimité.

La direction opérationnelle de la CTV est assurée par la « cellule » CTV. Elle est composée d'un président (poste à 40%), du responsable opérationnel RO, du gestionnaire commercial et d'un secrétariat à 70%.

- **Tarification – compétence des entreprises de transport public**

  Selon la législation fédérale, le tarif est du ressort des entreprises de transport partenaires de la CTV ainsi que la répartition de recettes conformément aux articles 15 – Obligation d'établir les tarifs, 16 - Service direct – et 17 – Organisation - de la loi sur les transports des voyageurs (LTV).

- **Mode de répartition des recettes de la CTV**

  Le principe de base du système de répartition de recettes est de ventiler directement la recette de chaque titre de transport vendu (billets, abonnements) sur les zones achetées par chaque client. Ce modèle est comparable à la procédure de répartition des billets et abonnements de parcours au niveau national (service direct).

  Le modèle de répartition des recettes de la CTV se fait en deux phases :

  La 1ère phase correspond à une répartition des recettes de manière géographique. Les recettes sont tout d'abord réparties au sein des différentes zones tarifaires grâce à l'identification des zones de validité des titres de transport vendus, c'est-à-dire le lieu de la consommation réelle des prestations de transport.

  La 2ème phase correspond à la répartition des recettes attribuées à chaque zone entre les différents opérateurs proposant un service dans la zone. Pour cette étape, ce sont les données annuelles des comptages des voyageurs et voyageurs-kilomètres transmises par chaque entreprise qui servent de clé de répartition sur l'exercice concerné.

2. Processus du bouclement des recettes annuelles de Mobilis

Dans le cadre du bouclement annuel des recettes 2015, les étapes suivantes ont été réalisées :

- 12 décembre 2015 fin des comptages voyageurs par les entreprises pour l'année 2015
- 25 janvier 2016 bouclement du processus de collecte des recettes de la CTV
- 3 février 2016 remise de la check-list « clé partielle » au RO par la fiduciaire PWC
- 9 février 2016 remise des comptages voyageurs Mobilis au RO par le président de la commission de contrôle des données qui fiabilise les comptages fournis par les entreprises
- 10 février 2016 réalisation et contrôle des clés partielles par le RO
- 11 février 2016 présentation des clés partielles à la commission répartition de recettes pour contrôle
- 18 février 2016 fin du contrôle des clés partielles par la commission de répartition de recettes
- 22 février 2016 présentation des résultats à la commission de répartition de recettes
- 1er mars 2016 présentation du rapport de bouclement 2015 au CODIR en première lecture
- 22 mars 2016 validation du bouclement 2015 par le Codir en 2ème lecture (le bouclement doit être validé à l'unanimité des membres du CODIR)

Il est à relever que les comptages des voyageurs constituent les données capitales pour la répartition des recettes. Le processus décrit ci-dessus permet de s'assurer de la fiabilité des données et de la qualité des traitements ce qui garantit une répartition correcte vis-à-vis de chaque entreprise partenaire.

3. Conclusion

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat constate que le bouclement des recettes de l'exercice 2015 de la CTV a été validé le 22 mars 2016, soit avant la fin du 1er trimestre 2016.
Sur cette base, la cellule CTV avec l'appui de la comptabilité de l'entreprise gérante et sous contrôle de la commission de répartition de recettes a effectué les versements des montants à compenser concernant la répartition de recettes 2015 en date du 24 avril par l'intermédiaire de l'office de compensation du service direct national. Les ordres à l'office de compensation se font une fois par mois aux alentours du 25 de chaque mois.

Le Conseil d'Etat constate que le processus de bouclement des recettes annuelles de la CTV est difficilement compressible à moins que le CODIR décide de modifier son règlement en prévoyant la validation du bouclement des recettes en une seule lecture, ce qui paraît toutefois peu souhaitable.

3ême observation

Répartitions des recettes de Mobilis

Après quelques années de fonctionnement, le réseau Mobilis se densifie, mais sa mise en œuvre devient plus délicate au fur et à mesure de son extension. Pour certaines régions, il y a la volonté de remanier les zones tarifaires et de clarifier la répartition des recettes. Il en va de la transparence financière des compagnies de transport, tout comme de l'effort financier cantonal auprès de ces compagnies.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur la charge financière du Canton suite à la mise en place de Mobilis, ainsi que sur le système de répartition des montants. Il est également prié d'informer le Grand Conseil sur les charges financières supplémentaires prévues, liées ou non à l'évolution des zones d'extension Mobilis dans les années à venir.*

Réponse du Conseil d'Etat

1. Enjeux du modèle de répartition des recettes

Le modèle de répartition des recettes de la CTV actuel est décrit ci-dessus.

Le montant des recettes réparties en 2015 (y compris transitoires) s'élève à CHF 199.3 millions de francs.

Compte tenu de l'extension du périmètre de la CTV, le système de répartition des recettes, initié en 2004 lors de création de la communauté tarifaire intégrale avec trois partenaires, est jugé actuellement par les onze entreprises de la CTV comme étant devenu trop complexe.

Une des critiques principales est le manque de corrélation entre les augmentations de fréquentation et les recettes réparties, ce qui rend la planification financière des entreprises difficile.

Cependant, il convient de relever que la méthode de répartition de recettes a été auditée par une fiduciaire et un spécialiste des solutions informatiques en 2008-2009 sur mandat de la CTV permettant de conclure que le système fonctionne.

Suite au bouclement 2014, des mesures de sécurisation du processus de répartition de recettes ont été mises en œuvre, suite à des recommandations de la fiduciaire PWC mandatée à cet effet.

Chaque année le processus de répartition de recettes, effectué par l'entreprise de transport gérante (ETG), est révisé par la fiduciaire en charge de la révision des comptes de la CTV.

2. Travaux en cours et perspectives

Le CODIR de la CTV a décidé d'étudier une amélioration du processus de répartition et d'étudier le cas échéant un changement de système de répartition. Des travaux ont été initiés en 2012-2013 avec l'aide de bureaux d'ingénieurs-conseils spécialisés. Toutefois, aucune solution n'a pu être retenue compte tenu des impacts financiers négatifs importants sur le niveau de recettes de certaines entreprises.

Depuis début 2016, un groupe de travail CTV – DGMR étudie la possibilité d'un changement de système de répartition de recettes de la CTV.

Le groupe de travail poursuit ses travaux en vue de trouver le moyen de faire évoluer le système de répartition de recettes. Un changement de système vise l'horizon 2018 ce qui coïncide avec la prochaine période des offres financières des entreprises de transport concernées.

Il convient de relever que tout changement de la méthode de répartition des recettes exige une décision à l'unanimité des membres du CODIR de la CTV.

3. Charges financières liées à la CTV

Une convention entre l'Etat de Vaud et la communauté tarifaire vaudoise fixe notamment les frais pris en charge par l'Etat (articles 6.6 à 6.9).

En ce qui concerne les frais de fonctionnement, l'Etat participe de manière limitée aux frais généraux de gestion de la communauté tarifaire. Il contribue à raison de 50%, soit CHF 650'000.- (HT) en 2016 pour un total de frais de gestion de la CTV d'environ CHF 1'300'000.-. L'autre moitié est à charge des entreprises. Par ailleurs, les autres frais de marketing, de distribution et les frais liés au projet nationaux (en relation avec la carte SwissPass par exemple), représentant environ CHF 1'400'000.-, sont répartis entre les entreprises.

En ce qui concerne les frais des projets d'extension, ils sont à la charge de l'Etat. Ces frais comprennent les coûts des études techniques liées au Tarif et aux recettes, l'adaptation des systèmes de vente et informatique, les coûts de communication. Les frais 2016 relatifs au projet d'extension du périmètre à l'entier du Chablais vaudois en décembre 2016 représentent un montant budgété de 1 million de francs.

Avec l'extension sur le Chablais vaudois, 315 communes vaudoises sur 318 (99%) seront intégrées au périmètre de la CTV et bénéficieront du tarif communautaire Mobilis. Seules les communes du Pays d'Enhaut n'ont pas souhaité faire partie du périmètre Mobilis. Ainsi, les projets d'extension de la CTV seront terminés en décembre 2016. Il n'y aura plus de frais en relation avec de futures extensions de périmètre.

8 DEPARTEMENT DES FINANCES ET DES RELATIONS EXTERIEURES

1ère observation (DGF)

Sensibilisation des jeunes nouveaux contribuables à déposer la déclaration d'impôt

Le nombre de sommations à déposer la déclaration d'impôt (104'723 pour la déclaration 2014) et le nombre de taxations d'office (18'008 pour la déclaration 2014) prennent énormément d'énergie aux collaborateurs de l'Administration cantonale des impôts (ACI). Une part non négligeable des contribuables sommés de déposer leur déclaration et/ou taxés d'office sont de jeunes et nouveaux contribuables qui ne se sentent pas concernés par la démarche, car sans revenu.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures qui sont ou qui seront prises, et ce dans quel délai, pour sensibiliser les jeunes nouveaux contribuables au fait que tout habitant de plus de 18 ans domicilié dans le canton de Vaud doit remplir une déclaration d'impôt.*

Réponse du Conseil d'Etat

La problématique particulière des jeunes qui entrent dans la vie active et, de ce fait, deviennent des contribuables redevables d'impôts directs (communaux, cantonaux et fédéraux) a de tout temps constitué une préoccupation majeure des autorités fiscales de notre pays. C'est afin de proposer une réponse générale aux questions soulevées par la fiscalité, relativement complexe, connue en Suisse que la Commission d'information de la "Conférence suisse des impôts" (association des autorités fiscales suisses – CSI), avec le concours de l'Administration fédérale des contributions (AFC), diffuse notamment, régulièrement mise à jour, une brochure plus particulièrement destinée aux nouveaux contribuables intitulée « Guide du futur contribuable ». Assortie de nombreuses illustrations et caricatures, cette brochure s'efforce de présenter aux lecteurs, dans un langage facilement compréhensible, un aperçu de la taxation des impôts sur le revenu et la fortune des personnes physiques en Suisse. Elle décrit entre autres toute une série de situations et de circonstances particulières auxquelles sont souvent confrontés les jeunes et les nouveaux contribuables. Destinée avant tout à l'enseignement de la fiscalité, cette brochure peut aussi s'avérer utile à tous les contribuables.

D'autre part, depuis quelques années, un site Internet (www.impots-easy.ch) a été ouvert par la CSI et l'AFC à l'attention prioritaire des jeunes. Le site web a pour but de répondre aux questions portant sur la fiscalité et d'offrir une aide aux jeunes pour remplir la déclaration d'impôt.



Actuellement, le nouveau contribuable reçoit systématiquement et automatiquement, dans les jours qui suivent sa majorité, un courrier de l'Administration cantonale des impôts l'informant sur ses devoirs de contribuable et l'invitant à solliciter – pour autant qu'il dispose

d'un revenu imposable - l'envoi d'acomptes dans le but d'entrer ainsi dans le cycle des obligations fiscales. De plus, il reçoit dès lors chaque année, comme tous les citoyens vaudois assujettis, une déclaration d'impôt qui doit l'alerter quant à ses obligations de contribuable. Relevons encore que tant l'harmonisation des impôts découlant de la loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes, LHID (RS642.14) qu'une certaine stabilité du droit fiscal contribuent à faciliter la compréhension de notre système fiscal et sa mise en œuvre, traduite dans la déclaration d'impôt (dont l'établissement est singulièrement simplifié par l'usage du logiciel gratuit VaudTax) et le paiement des acomptes.

L'ACI collabore également activement avec le Service de protection de la jeunesse et le Service de prévoyance et d'aides sociales à un chantier qui doit permettre la mise en œuvre de mesures communes d'information et de prévention destinées aux jeunes.

Au delà de l'information, il convient également de penser en terme de formation. Dans cette perspective, l'ACI se met à disposition des enseignants qui souhaitent aborder les problèmes de la fiscalité, tant par la fourniture de moyens (brochures, formulaires, etc.), qu'en participant à des cours spécifiques.

2ème observation (DGF)

Proportion importante de contrats de durée déterminée (CDD) au sein de la Section impôt à la source

Depuis de nombreuses années, la Section impôt à la source recourt, dans une proportion importante soit 35 % du total des équivalents temps plein (ETP), à du personnel formé sous contrat de durée déterminée (CDD), et ce sans compter les stagiaires en premier emploi.

- *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les raisons qui l'ont incité à opter pour une telle stratégie, et sur l'opportunité d'augmenter la proportion de personnel sous contrat de durée indéterminée (CDI), et ce dans quel délai.*

Réponse du Conseil d'Etat

Dans le cadre des évolutions significatives définies successivement par les programmes d'actions Vision 2010, Horizon 2015 et Horizon 2020, le Conseil d'Etat a privilégié la mise en œuvre de CDD afin d'assurer en souplesse, et de manière économe, la réalisation des changements, à court et long termes, comportant nécessairement de nombreuses situations imprévues non planifiables.

Cette stratégie s'inscrit en parfaite harmonie avec l'option politique de fond consistant à limiter, par principe, la création de postes réguliers dans des configurations où la pérennité des circonstances n'est pas avérée. A l'évidence, augmenter l'effectif des CDI à la faveur de la concrétisation de projets rendrait la lecture des plans des postes difficile, en raison même de l'enchevêtrement inévitable des mesures engagées obéissant à des rythmes et des durées de développement différents. La transparence des coûts en souffrirait.

Le raisonnement inhérent à ce concept a démontré ses qualités, par les résultats atteints. Un exemple emblématique du début des années 2000 est celui de l'accroissement temporaire conséquent, sur une période de plusieurs années, des CDD ayant permis d'accompagner le passage de l'imposition bisannuelle praenumerando au mode postnumerando annuel.

Lors de l'établissement et de la présentation des budgets annuels, l'occasion est donnée de procéder implicitement à une forme d'état des lieux et d'envisager de reconduire ou non les CDD en fonction des besoins. Outre la recherche d'une bonne adéquation aux impératifs de

gestion, un soin particulier, effectué dans le respect des contraintes légales, est apporté au renouvellement des CDD, de sorte à maintenir le mieux possible les acquis relatifs aux connaissances et aux compétences, tout en rassurant la plupart des collaborateur-rice-s concerné-e-s.

L'attribution des ressources humaines à la Section de l'impôt à la source intervient naturellement de la même façon. Toutefois, de nombreux facteurs font qu'en se combinant entre eux ils rendent l'opération plus délicate, en ce sens que l'analyse n'a pas qu'un caractère essentiellement mathématique, mais comporte également une part importante d'appréciations qui répondent à la prise en compte de risques et à des soucis d'anticipation, voire à la remise en cause momentanée d'évaluations antérieures et de leurs effets pressentis.

Les principaux motifs objectifs qui interagissent sur la dotation sont :

- l'historicité assez complexe du fonctionnement de la section ;
- la mise en place pleinement opérationnelle de moyens informatiques permettant de traiter les dossiers ;
- le règlement des problématiques liées aux listes « papier » qui demeurent en parallèle ;
- la prise en charge de l'introduction de nouveaux barèmes et dispositifs légaux ;
- l'intense travail de coopération avec les employeurs ;
- les enjeux financiers pour ce qui a trait à la perception de l'impôt ;
- la perspective de futures modifications légales (actuellement en travail au niveau fédéral).

L'adaptabilité est en l'occurrence la valeur-clef pour faire face aux exigences de ce domaine en phase de consolidation progressive. Le constat du mouvement de bascule, où il pourra être démontré que les améliorations entreprises joueront à plein, est encore prématuré. Les CDD restent donc un support indispensable à la stabilité des prestations de la Section de l'impôt à la source.

3ème observation (SIPaL)

Suivi des importantes découvertes archéologiques sur le chantier de la RC 177 Aclens – Vufflens-la-Ville

Selon le calendrier prévu, les fouilles de la RC 177 seront finalisées fin mars 2016. Au vu de l'ampleur et de la qualité des découvertes, - plus de 3'000 lots -, ainsi que de la coupe budgétaire de CHF 1 million sur le montant attribué aux fouilles votée par le Grand Conseil, la sécurisation des lots, leur examen ainsi que leur mise en valeur ne semblent pas assurés.

– *Le Conseil d'Etat est prié de renseigner le Grand Conseil sur les mesures qu'il entend prendre pour sécuriser, examiner et mettre les lots en valeur, et ce dans quel délai.*

Réponse du Conseil d'Etat

En répondant à l'interpellation Martial de Montmollin qui portait sur le même sujet, le Conseil d'Etat a exprimé sa volonté de préserver les vestiges. Il s'est déclaré disposé à renforcer le laboratoire du Musée cantonal d'archéologie et d'histoire (MCAH) fortement impacté par les fouilles si une part du patrimoine archéologique se trouvait menacée. Cet engagement vaut, le cas échéant, pour les découvertes réalisées pendant les fouilles de la RC 177. En matière archéologique, la préservation des vestiges constitue la priorité du gouvernement.

S'agissant des études à mener, le chef du Département concerné a donné mandat à l'Archéologie cantonale de dresser la liste des sites qui ont fait l'objet de fouilles

archéologiques, mais qui n'ont pu être étudiés. Charge à elle de proposer un calendrier d'études et d'éventuelles publications en fonction de l'importance scientifique des découvertes. Cette vision globale permettra de préciser à quel moment sera étudié et publié le site de la RC 177. Une étude des coûts réels du travail de restauration-conservation du MCAH est également prévue.

Enfin, concernant la mise en valeur, le Conseil d'Etat estime qu'elle doit s'inscrire dans la réflexion globale qui est en cours. En effet, le futur déménagement du Musée des Beaux-Arts sur le site du Pôle muséal la rend indispensable. Il est donc prématuré de prendre des engagements en matière de mise en valeur. Néanmoins, il va de soi, au vu de l'importance incontestable des découvertes, que ce site ne sera pas oublié dans la mise en évidence de l'histoire et du patrimoine vaudois.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 25 mai 2016.

Le président :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

COMMISSION DE GESTION DU GRAND CONSEIL

Gestion 2015

Rapport de la Commission de gestion sur les réponses du Conseil d'Etat aux observations année 2015

DPT	Service	Titre	Oui	Non	Abst.	Comm.
RG						
1re	CHANC	Gestion des achats effectués par les huissiers	14 (una)	0	0	oui
2e	CHANC	Autorisation de stationnement pour les huissiers	13 (una)	0	0	non
3e	BCMA	Prises de position et recommandations du Bureau cantonal de médiation administrative (BCMA)	14 (una)	0	0	non

DPT	Service	Titre	Oui	Non	Abst.	Comm.
DTE						
1re	DGE	Site unique de la Direction générale de l'environnement (DGE) : un rapprochement qui tarde	0	13	1	oui
2e	DGE	Engagements à durée déterminée de façon indéterminée	14 (una)	0	0	oui
3e	SDT	Assurer la réalisation des projets d'importance cantonale	9	4	1	oui
DFJC						
1re	DGEO	Gestion de la fin de l'année scolaire	12	0	2	oui
2e	DGEO	Remboursement des frais des enseignants dans l'enseignement obligatoire	0	14 (una)	0	oui
3e	DGEO	Répartition des coûts pour les charges d'équipements entre canton et communes pour les bâtiments scolaires	10	2	2	oui
4e	DGEP	observation : Suivi de la qualité de l'enseignement dans les établissements privés subventionnés de type ES	14 (una)	0	0	non
5e	DGEP	Gestion administrative et financière dans les établissements de la scolarité obligatoire et postobligatoire	6	7	1	oui
6e	DGES	Conformité des laboratoires de la faculté de droit, sciences criminelles et administration publique	13	0	1	oui

DPT	Service	Titre	Oui	Non	Abst.	Comm.
DIS						
1re	SCL	Missions et charges de travail des préfectures vaudoises	13 (una)	0	0	oui
2e	SPEN	Etablissement de détention pour mineurs des Léchaires	13 (una)	0	0	non
3e	Polcant	Rénovation du Centre de gendarmerie de l'Est vaudois, à Rennaz	0	13 (una)	0	oui
DSAS						
1re	SASH	Subventions des Etablissements médico-sociaux (EMS) privés	15 (una)	0	0	oui
2e	CHUV	Collaboration entre le centre de consultation Les Boréales et le milieu scolaire	15 (una)	0	0	non
3e	CHUV	Utilisation des informations issues du Centre d'observation et d'analyse du vieillissement (COAV)	15 (una)	0	0	non
4e	CHUV	Gestion de crise par les cadres de l'administration	15 (una)	0	0	non

DPT	Service	Titre	Oui	Non	Abst.	Comm.
DECS						
1re	SAGR	Protocole d'information aux différents acteurs en cas de levée de la confidentialité sur un rapport du Contrôle cantonal des finances (CCF) par le Conseil d'Etat (art. 18 de la loi sur le Contrôle cantonal des finances – LCCF et art. 1 de l'arrêté sur la communication publique des rapports du CCF)	15 (una)	0	0	non
2e	SEPS	Ressources en personnel au Service de l'éducation physique et du sport	14	0	1	non
DIRH						
1RE	DGMR	Maintien de la capacité de transport de la Compagnie générale de navigation CGN	13	0	1	non
2e	DGMR	Délai des décomptes annuels des recettes de Mobilis (CTV)	15 (una)	0	0	non
3e	DGMR	Répartition des recettes de Mobilis (CTV)	15 (una)	0	0	oui
DFIRE						
1re	DGF	Sensibilisation des jeunes nouveaux contribuables à déposer la déclaration d'impôt	11	0	3	oui
2e	DGF	Proportion importante de contrats de durée déterminée (CDD) au sein de la Section impôt à la source	12	1	1	oui
3e	SIPaL	Suivi des importantes découvertes archéologiques sur le chantier de la RC 177, Aclens – Vufflens-la-Ville	1	8	5	oui

REPONSE DU TRIBUNAL CANTONAL

aux observations de la Commission de haute surveillance du Tribunal cantonal

et

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à la recommandation de la Commission de haute surveillance du Tribunal cantonal

1ère observation

Composition des cours de la CDAP et désignation des assesseurs

La CHSTC a constaté le cas de deux magistrats de la CDAP pour lesquels, à l'évidence, la règle de la désignation d'assesseurs à tour de rôle mentionnée à l'art 33 ROTC n'a pas été appliquée de manière stricte. Ainsi, ceux-ci ont siégé au cours des années 2013 à 2015 avec un nombre restreint d'assesseurs, laissant penser que les juges concernés ont eu une influence sur le choix des assesseurs qui ont siégé avec eux. Cette situation laisse entrevoir un manque de contrôle interne de la part des juges cantonaux qui président les cours concernées. Par ailleurs, des assesseurs avocats et juristes ont été appelés à siéger à de très nombreuses reprises au sein de la cour, particulièrement en 2013. Ces assesseurs semblent avoir occupé dans les faits une fonction de juge cantonal, alors qu'ils n'ont pas été élus pour ce faire par le Grand Conseil.

- *Le Tribunal cantonal est invité à prendre des mesures organisationnelle dans le but que soit contrôlé de manière plus stricte l'application de l'article 33 du Règlement organique du Tribunal cantonal, s'agissant particulièrement de la désignation à tour de rôle des assesseurs siégeant au sein de la Cour de droit administratif et public.*

Réponse

En préambule, le Tribunal cantonal rappelle que lors de la constitution d'une cour, la désignation des assesseurs ne peut pas intervenir uniquement selon un tour de rôle. En

effet, plusieurs facteurs doivent être pris en considération lors de cette désignation, notamment le profil de l'assesseur, sa disponibilité en général, et en particulier lorsqu'une audience doit être fixée, ainsi que ses éventuels motifs de récusation.

Cela étant, sur le vu des remarques émises par la Commission de haute surveillance du Tribunal cantonal, le Tribunal a d'ores et déjà pris des mesures afin de renforcer le contrôle de la désignation à tour de rôle des assesseurs, compte tenu des facteurs susmentionnés.

2ème observation

Composition des cours de la CDAP en en matière de police des étrangers

La CHSTC a constaté que les dossiers de police des étrangers sont confiés à des assesseurs qui ne possèdent aucune connaissance spécifique en matière de droit des étrangers, si ce n'est le fait d'être au bénéfice d'une demi-journée de formation dispensée par le Tribunal cantonal. A lecture des chiffres en matière de police des étrangers, la cour n'est de plus pas composée conformément à ce que prévoit l'article 33 al. ROTC. La manière de fonctionner retenue par la CDAP revient à instaurer de fait un système de juge unique.

- *Le Tribunal cantonal, par sa Cour de droit administratif et public, est invité à revoir, en matière de police des étrangers, sa manière de procéder à la composition de la cour, en constituant plus souvent une cour comprenant deux ou trois juges cantonaux*

Réponse

En 2015, la Cour de droit administratif et public a enregistré 440 nouvelles affaires en matière de police des étrangers. Elle en a traité 531, réduisant ainsi de manière significative le nombre des dossiers pendants en fin d'année. Ce résultat favorable a pu être obtenu grâce à la plus grande disponibilité de certains assesseurs.

Il convient également de rappeler qu'à plusieurs reprises ces dernières années, le Tribunal cantonal a répondu aux sollicitations de la Commission de présentation du Grand Conseil en annonçant qu'il souhaitait voir élu un ou plusieurs assesseurs ayant des compétences particulières en droit des étrangers. Aucune des procédures menées par cette Commission n'a toutefois abouti à l'élection d'un assesseur répondant à ce profil.

Le Tribunal cantonal a pris les mesures suivantes pour répondre aux préoccupations générales et à la seconde observation de la Commission de haute surveillance du Tribunal cantonal :

- à l'occasion d'une vacance, demande de mise au concours d'un poste d'assesseur ayant des compétences particulières en droit des étrangers (annonce FAO du 3 mai 2016);
- sollicitation d'un juge cantonal suppléant pour siéger en matière de police des étrangers;
- invitation faite à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal de siéger, en matière de police des étrangers, plus souvent à deux ou trois juges cantonaux, tout en respectant le principe constitutionnel de célérité (art. 128 Cst);
- intervention auprès du Conseil d'Etat afin d'examiner l'instauration d'une instance intermédiaire de recours en matière de police des étrangers, comme cela existe déjà dans d'autres domaines du droit public (lettre du Tribunal cantonal au Conseil d'Etat du 11 mai 2016).

Sur ce dernier point, le Tribunal cantonal adhère à la 1ère recommandation de la Commission de haute surveillance du Tribunal cantonal au sujet de l'instauration d'une telle instance intermédiaire.

1ère recommandation

Instauration d'une procédure intermédiaire d'opposition ou de recours en matière de police des étrangers

- *La CHSTC invite le Conseil d'Etat à étudier l'instauration d'une procédure intermédiaire d'opposition ou de recours en matière de police des étrangers*

Réponse du Conseil d'Etat

La police des étrangers constitue un domaine d'activité important de la Cour de droit administratif et public (CDAP). En 2015, ce sont 440 nouveaux recours qui ont été déposés devant elle. C'est, en volume de dossiers, le contentieux le plus important traité par cette autorité. Il s'agit d'un domaine fortement normé, dans lequel l'autorité d'application dispose d'une marge de manœuvre souvent limitée.

La question de l'institution d'une voie de droit intermédiaire s'est déjà posée et le Conseil d'Etat y a répondu par la négative. La voie de droit intermédiaire se heurte en effet aux obstacles suivants :

- le premier et le plus important a trait à la population concernée. La personne qui se voit refuser ou retirer un permis de séjour ou d'établissement va souvent faire le maximum pour faire annuler cette décision, et notamment utiliser toutes les voies de recours, à tout le moins cantonales, à sa disposition. Même la perspective de frais importants dans la procédure devant la CDAP ne garantirait pas qu'elle renonce à la possibilité de saisir cette autorité, de surcroît si elle peut solliciter l'assistance judiciaire ou l'aide d'organismes de soutien aux migrants. Il est donc à craindre que l'institution d'une voie de droit supplémentaire dans ce domaine n'allonge la procédure plutôt qu'elle l'accélère. C'est en tous les cas l'expérience que font les cantons de Genève et Neuchâtel, qui ont tous les deux expérimenté la voie de droit intermédiaire et paraissent aujourd'hui vouloir plutôt la supprimer.

- le second a trait à la problématique du renvoi. Selon l'expérience du Service de la population, celui-ci est d'autant plus difficile que la personne a séjourné longtemps en Suisse. Dans ces conditions, cette dernière aura tout intérêt à prolonger la procédure au maximum afin d'éviter ensuite le renvoi ou de le rendre le plus difficile possible. Déjà aujourd'hui, même une fois toutes les voies de droit ordinaires épuisées, certaines personnes demandent parfois à plusieurs reprises le réexamen de leur dossier, avec, en cas de refus, la perspective d'un nouveau recours, le tout afin de prolonger au maximum leur séjour en Suisse.

On peut encore ajouter que sur les 509 recours formé en 2014, seuls 39 ont été admis et la décision du SPOP a alors été réformée la plupart du temps, la CDAP pouvant se prononcer en lieu et place de l'autorité de première instance sur la base d'un dossier complet.

Il faut enfin noter que la question de l'introduction d'une procédure de réclamation dans le domaine de la police des étrangers avait été traitée dans le cadre de réforme Codex. Il y avait été répondu de la même manière qu'aujourd'hui et le Grand Conseil n'avait pas remis en cause cette appréciation.

Au vu de l’ensemble des éléments, l'institution d'une voie de droit intermédiaire, qu'elle prenne la forme d'une réclamation ou d'un recours départemental, n'apparaît pas opportune en matière de police des étrangers.

Le Conseil d’Etat a pris acte des réponses du Tribunal cantonal aux deux observations et adopté la réponse à la recommandation, le 25 mai 2016.

Le président :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

COMMISSION DE HAUTE SURVEILLANCE DU TRIBUNAL CANTONAL

Gestion 2015

Rapport sur les réponses du TC aux observations de la CHSTC

Réponse	Service	Titre	Oui	Non	Abst	Commentaire
Réponse à la 1ère observation	TC	Composition des cours de la CDAP et désignation des assesseurs	6	0	0	Oui
Réponse à la 2ème observation	TC	Composition des cours de la CDAP en matière de police des étrangers	6	0	0	Oui

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 16_INT_524

Déposé le : 07.06.16

Scanné le : _____

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

Titre de l'interpellation : Imposition fiscale des start-ups et des créateurs d'entreprises, sommes-nous réellement aussi attractifs que nous le pensons ?

Texte déposé

La volonté affichée des Cantons de soutenir la création d'entreprises peut paraître parfois en contradiction avec les systèmes fiscaux cantonaux et fédéraux, souvent peu adaptés aux contraintes et enjeux financiers auxquels les entrepreneurs sont confrontés.

De nombreuses voix d'entrepreneurs se sont élevées dans notre Canton s'inquiétant de conditions fiscales pouvant prétériter l'attractivité de notre place économique auprès des créateurs de sociétés.

Parmi les problèmes cités, figurent l'imposition sur la fortune des actions détenues par un entrepreneur lors de la levée de fonds, ou encore la taxation d'options pour citer quelques exemples.

Bien que la marge du Canton soit limitée en raison des conditions imposées par la loi fédérale d'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes (LHID), le Grand Conseil du Canton de Zürich a récemment validé une motion visant à faire le point sur les obstacles fiscaux cantonaux potentiels au développement et à l'encouragement de la création de nouvelles entreprises, en particulier par rapport à l'imposition des entrepreneurs.

Dans une compétition intercantonale saine mais intense en matière de conditions cadres propices à l'émergence de nouvelles start-ups, il est important de s'assurer que notre fiscalité reste attractive en matière de création de start-ups.

1. Le Conseil d'Etat est-il conscient des difficultés énoncées et prévoit-il un assouplissement du cadre fiscal cantonal pour adresser d'éventuels problèmes dans ce domaine ?
2. Comment se positionne notre Canton en matière de fiscalité des start-ups et des entrepreneurs que ce soit en phase de levée de fonds dans le démarrage de leur société ou pendant la période génératrice de bénéfice?

Nous remercions par avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

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

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer X Ne souhaite pas développer ⌜

Nom et prénom de l'auteur :

Miéville Laurent pour le groupe vert'libéral

Signature :

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

Signature(s) :

Graziella Schaller

Claire Richard

Ella Christin

Martine Meldem

Léna Lio

Régis Courdesse

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 à 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 périme 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 m^2, 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 m^2 et la surface technique (places d'attente et de stationnement, pistes d'essai, aires de dégagement) à 21'000 m^2 selon les études d'implantation pour la faisabilité du projet. Une réserve de 3'000 m^2 est prise en compte pour aboutir sur un total d'environ 28'000 m^2 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 m^2 et 8'100 m^2. 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.-/m^2 et CHF 215.-/m^2. 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 m^2 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.-/m^2 de surface nette ou locative. Le montant conventionnel du droit d'emption porte cependant sur un prix de CHF 640.-/m^2 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 cœfficient 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 m^2
- Un standard de construction équivalent au label Minergie P Eco.
- Un loyer cible de CHF 280.-/ m^2 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.-/m^2 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 m^2, 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

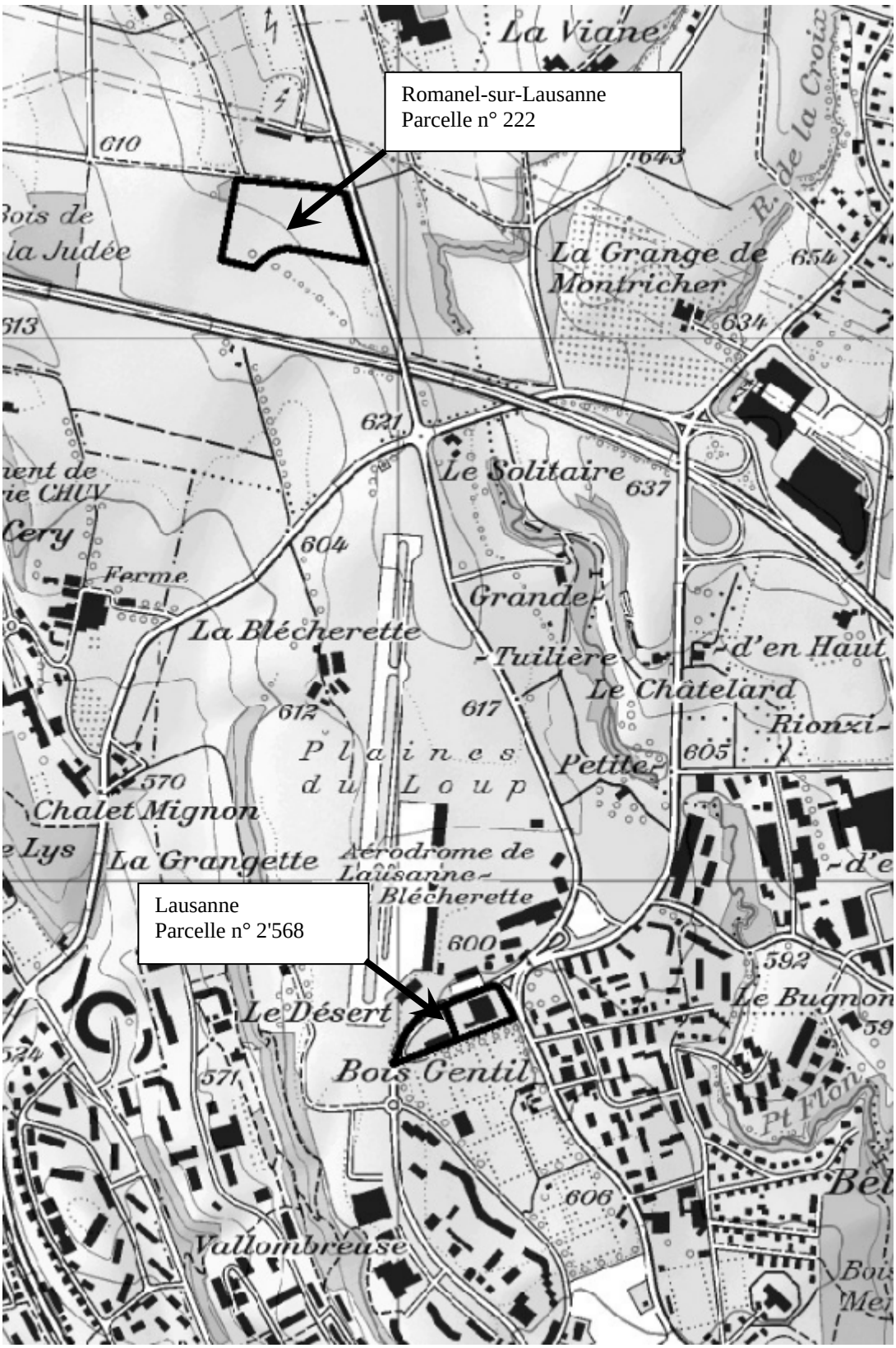
En francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
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.-**

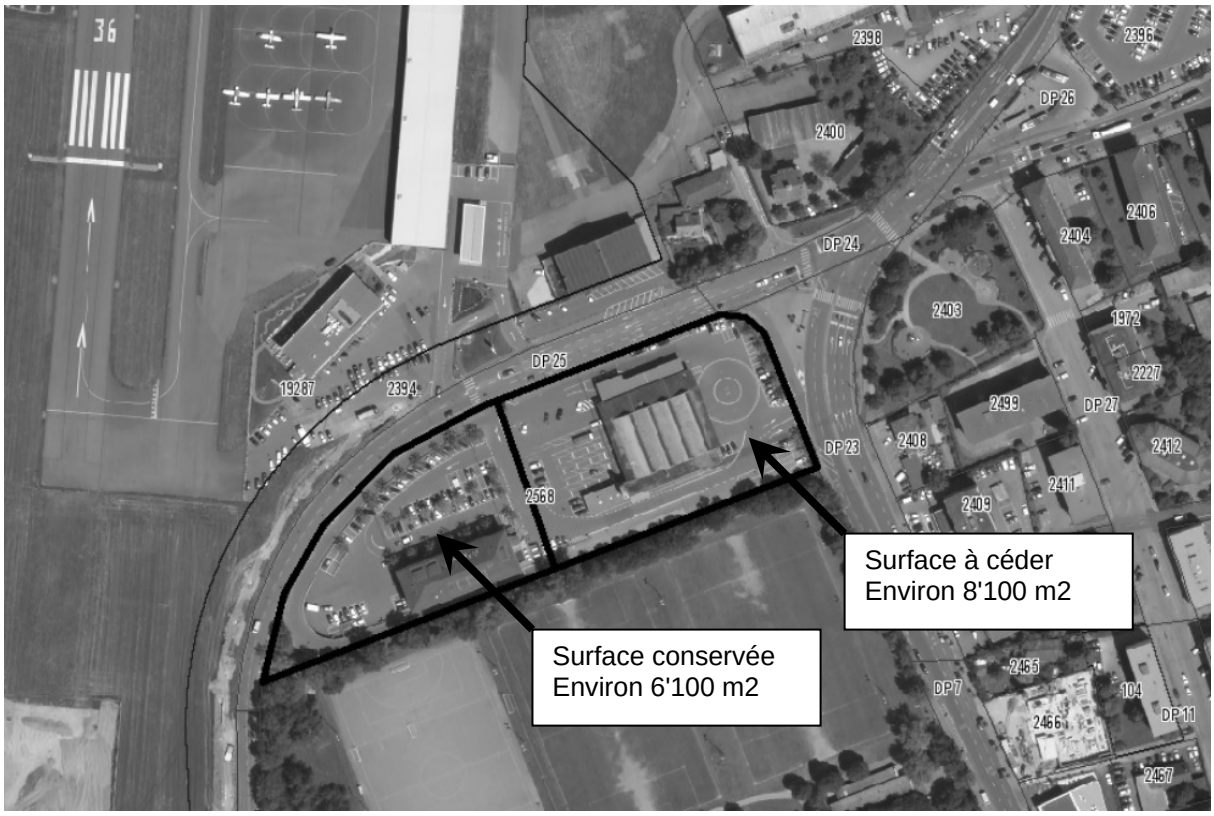
5 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

ANNEXE: **PLANS DE SITUATION**



Lausanne – Parcelle n° 2'568
Service des automobiles et de la navigation (SAN)
Propriété de l'Etat deVaud



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

décrète

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 :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

MAI 2016 RC-273

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

(Séance du mardi 8 décembre 2015) **POS**
15_POS_150

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 domicilié 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 1er 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.

[1] http://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 1er 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.

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MAI 2016 RC-POS
(15_POS_150)

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 utilisé 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 évènements.

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 2ème 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 récolte 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 (3ème 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
al.	*alinéa*
art.	*article*
CCDJP	*Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police*
CCPCS	*Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse*
CCPD	Centre de coopération policière et douanière (Chiasso et Genève)
CE fedpol	*Centrale d'engagement de l'Office fédéral de la police*
CENAL	Centrale nationale d'alarme
Cgfr	*Corps des gardes-frontière*
ch. marg.	*chiffre marginal*
ch.	*chiffre*
CP	*code pénal (RS 311.0)*
CPP	*code de procédure pénale (RS 312.0)*
CR	Commentaire romand: code de procédure pénale suisse (2011)
Cst.	*Constitution fédérale*
DFJP	*Département fédéral de justice et police*
éd.	*édition*
fedpol	*Office fédéral de la police*
let.	*lettre*
p.	page(s)
PES	*Présentation électronique de la situation*
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	*et suivante(s)*

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*. 2e 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*. 3e éd., Bâle: Helbing & Lichtenhahn

Niggli Marcel Alexander, Wiprächtiger Hans (éditeurs) (2014): *Commentaire bâlois du code de procédure pénale*. 2e 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, 4e éd., Berne (en allemand uniquement)

1 Introduction

Le système suisse d'alerte enlèvement, qui existe depuis le 1er 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 postulant:

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'étranger[1]. 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 1er 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] 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

auprès de la population.

L'implication des médias, et donc de la population, dans les recherches policières[2] 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 avérées[3].

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'enlèvement[5]. L'alerte enlèvement représente une forme particulière et concentrée de recherches menées auprès de la population[6]. La réglementation de l'art. 211 est complétée par l'art. 74 CPP qui édicte des principes généraux en relation avec l'information du public[7]. 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 intérêts[8]. 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 ouverte[9]. 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-cadre[10] 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 volontaire[11], 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 Rüegger, 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 Rüegger, dans: Commentaire bâlois du CPP, art. 211, ch. marg. 20

7 Cf. aussi Rüegger, dans: Commentaire bâlois du CPP, art. 211, ch. marg. 1

8 Cf. aussi Rüegger, 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'annonces[12] 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 déplacement[14]. 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 signalement[15] et sont aussitôt visibles dans le système. La diffusion active de recherches est en outre confirmée, par téléfax 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-Télématique[17]. 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 fedpol[18]. 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 Rüegger, Scherer, dans: Commentaire bâlois du CPP, art. 210, ch. marg. 6

15 Ordonnance RIPOL, art. 14

16 Rüegger, 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 système[19]. 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 indemnisations. 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.

MAI 2016 **15_INT_459**

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 Chavennes-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'État 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.

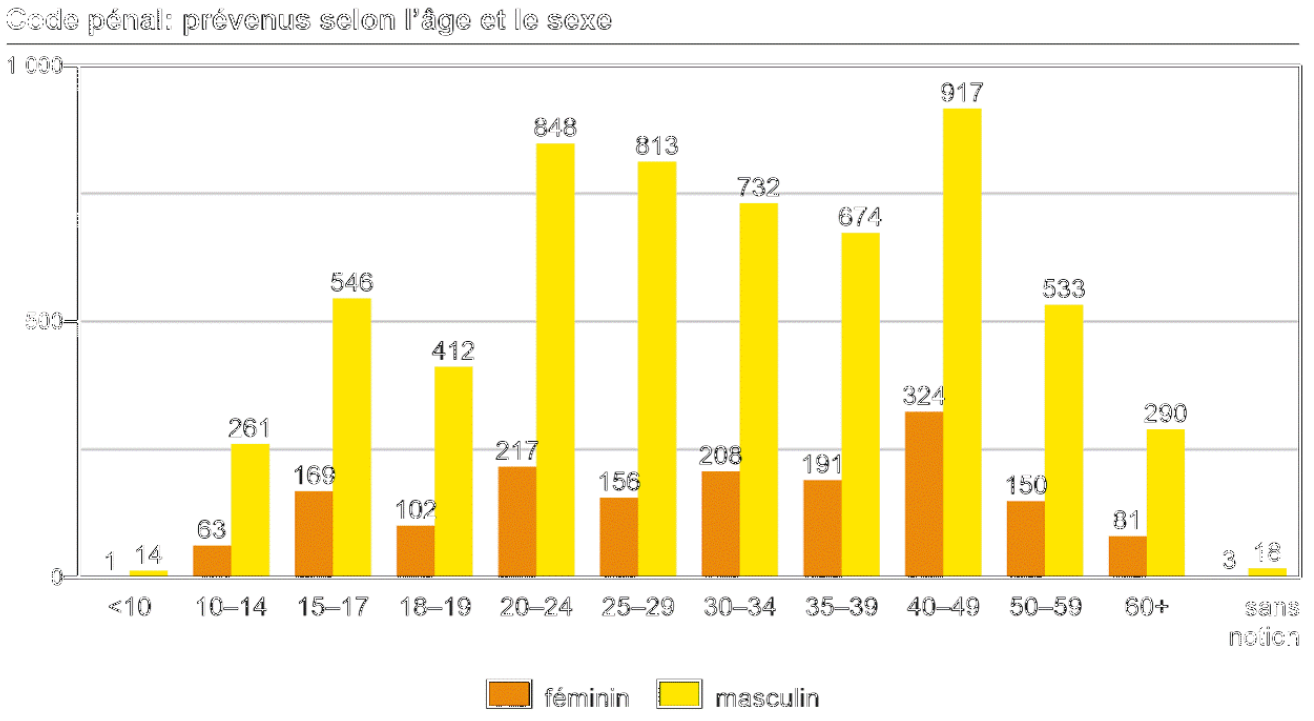
La prospérité économique, la présence de valeurs faiblement protégées, et les nombreuses voies de communication facilitant la fuite sont des facteurs contribuant à la motivation des auteurs de délits. Cela vaut pour notre canton comme pour toute autre région présentant les mêmes caractéristiques.

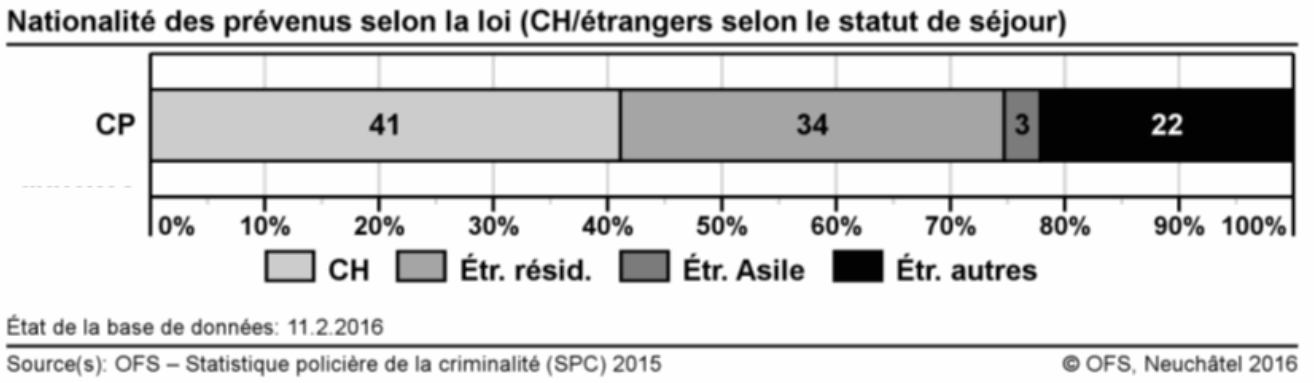
Comme rappelé en préambule, le classement médiatique est biaisé par la taille des communes concernées. A titre d'exemple, Allaman est une commune avec peu d'habitants (402), mais elle héberge le grand centre commercial " Littoral Centre ". Une majorité des infractions dénoncées aux forces de l'ordre 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 :





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'État 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 :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

MAI 2016 **16_INT_473**

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.La 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'État 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'État 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 :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MAI 2016 **16_int_471**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Claude-Alain Voiblet - Quelle est la politique actuelle de communication de la police cantonale vaudoise concernant les délits commis par les migrants, en particulier lors de viols ou tentatives de viols, ainsi que lors de l'annonce d'autres délits graves ?

rappel de l'interpellation

- *Quelle est la politique de communication de la police cantonale vaudoise quant aux agressions à caractère sexuel, ainsi que sur d'autres infractions pénales ?*
- *Quelle est la politique de communication de la police cantonale vaudoise s'agissant de la nationalité et du statut des auteurs de délits précités dans la question précédente ?*
- *La police cantonale vaudoise a-t-elle procédé de la même manière qu'en Suède, à savoir a-t-elle sciemment évité de communiquer sur des informations utiles à la formation de l'opinion ?*
- *De quelles manières le canton de Vaud informe-t-il les migrants sur le strict respect de la femme dans notre société ?*
- *Comme vient de le faire Lucerne, des mesures d'informations sont-elles prévues en vue de futures manifestations festives à grand public dans notre canton, afin d'éviter les faits relatés et de protéger les participants à de telles manifestations ?*

1 PRÉAMBULE

La Police cantonale vaudoise fonde sa politique de communication sur les recommandations de la Conférence des Commandants des Polices cantonales (CCPCS) du 3 novembre 2010 (cf. annexe). Ces dernières prévoient que la communication doit se conformer au Code de procédure pénale (CPP), ainsi qu'au droit cantonal. Cela implique notamment qu'il est interdit de fournir des informations mettant en péril des enquêtes, des informations de nature tactique ou liées à la protection de la personnalité et/ou au secret de fonction. De plus, la présomption d'innocence prévaut en toutes circonstances.

Par ailleurs, lorsqu'une procédure pénale est ouverte, la communication d'informations se fait systématiquement avec l'accord des autorités de poursuites compétentes, principalement le Ministère public et le Tribunal des mineurs, conformément aux articles 73 et 74 CPP.

2 RÉPONSES AUX QUESTIONS

Le Conseil d'État répond aux questions de la manière suivante :

1. Quelle est la politique de communication de la police cantonale vaudoise quant aux agressions à caractère sexuel, ainsi que sur d'autres infractions pénales ?

La Police cantonale vaudoise, en accord avec les autorités de poursuite pénale, communique sur des faits graves se déroulant sur la voie publique, visibles des citoyens et susceptibles d'avoir un impact

sur leur vie quotidienne dans une région, afin de les mettre en garde et de rechercher la collaboration (appel à témoin), rectifier des informations fausses (rumeurs) ou dans d'autres cas notamment pour les informer de certains phénomènes et faire de la prévention.

La Police cantonale n'a pas émis de campagne ni de communiqué spécifique en lien avec les agressions à caractère sexuel intervenues récemment lors de grands rassemblements (p.ex. à Cologne/DE), au motif que la population vaudoise n'était pas directement concernée par ces faits. De manière générale, une telle communication reste toutefois envisageable selon l'analyse des risques, l'impact pour le canton et les circonstances dans lesquelles la manifestation se déroule.

Lors de grands rassemblements, la Police cantonale sensibilise la population toute entière ou les participants d'une manifestation aux principaux risques encourus, en particulier les diverses infractions dont ils sont susceptibles d'être victime à cette occasion (p.ex. vols par effraction dans les véhicules, vols à l'astuce et vols à la tire).

2. Quelle est la politique de communication de la police cantonale vaudoise s'agissant de la nationalité et du statut des auteurs de délits précités dans la question précédente ?

Les communications avec les médias se fondent sur les recommandations de la CCPCS tant pour les personnes majeures que les mineures. Ainsi, l'âge et la nationalité des personnes soupçonnées et des victimes sont communiqués aux médias, ainsi que la région de domicile, sauf si ces informations permettent d'identifier la personne. Cette règle vaut sans distinction quel que soit le type d'affaire.

Par ailleurs, pour les personnes naturalisées, la Police cantonale a décidé, en accord avec le Ministère public et le Tribunal des mineurs, de donner l'origine de la personne uniquement si elle est en relation directe avec le délit commis (acte raciste, antisémite, etc.).

3. La police cantonale vaudoise a-t-elle procédé de la même manière qu'en Suède, à savoir a-t-elle sciemment évité de communiquer sur des informations utiles à la formation de l'opinion ?

Non. La Police cantonale communique de manière transparente sur les événements d'importance ayant un impact sur la vie des citoyens. Seules les informations, dont la communication au public mettrait en péril des procédures pénales en cours, ne sont pas diffusées dans les médias ou le sont a posteriori, de manière à ne pas compromettre l'enquête. Il en va de même dans certains cas pour des motifs de protection de la personnalité et/ou liés au secret de fonction.

4. De quelles manières le canton de Vaud informe-t-il les migrants sur le strict respect de la femme dans notre société ?

Selon l'article 21 du Guide d'assistance du 1er octobre 2014 du Chef du DECS à l'attention de l'EVAM, cet établissement organise des modules qui visent à favoriser l'adaptation sociale, auxquels la participation des demandeurs d'asile est obligatoire (modules dits de socialisation). Ces modules de sensibilisation leur présentent différents aspects de la vie en Suisse, tels que les us et coutumes, le système politique et social, les droits et devoirs des demandeurs d'asile, le système de santé, etc. Dans ce cadre, l'égalité homme – femme dans la société et en droit suisse est abordée systématiquement. En tant que service chargé des questions de la prévention contre la violence domestique et des programmes y relatifs, le BEFH a été sollicité par l'EVAM à plusieurs reprises pour des cours sur les thèmes en lien avec l'égalité entre femmes et hommes. Ces thèmes sont également abordés dans les cours de langue et d'intégration (café-contact par exemple) subventionnés par le canton

5. Comme vient de le faire Lucerne, des mesures d'informations sont-elles prévues en vue de futures manifestations festives à grand public dans notre canton, afin d'éviter les faits relatés et de protéger les participants à de telles manifestations ?

De telles mesures ne sont actuellement pas prévues dans le Canton de Vaud étant donné qu'aucun risque concret de débordements tels que ceux qui se sont produits à Cologne dans la nuit du nouvel an n'a été identifié. Des mesures d'informations pourront être prises en fonction de l'évolution de la

situation, si le besoin se fait sentir.

Même si la volonté du Conseil d'Etat consiste évidemment à protéger ses concitoyens, il s'agit d'éviter de créer inutilement la psychose et les amalgames, alors qu'il n'y a pas de risque clairement identifié à l'heure actuelle.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 25 mai 2016.

Le président :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 16 - INT - 529

Déposé le : 14.6.2016

Scanné le : _____

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

Titre de l'interpellation

Sortie de route au Service des automobiles ?

Texte déposé

Depuis plusieurs mois, des migrants d'Etats non européens sont poursuivis pénalement, ou risquent de l'être, pour avoir présenté au Service cantonal des automobiles des permis de conduire considérés par ce dernier comme faux.
Or, les récits de ces personnes sont concordants : si certains espéraient échanger leur permis de conduire national contre un permis de conduite suisse, beaucoup d'entre eux n'avaient même pas cet espoir. Au guichet du Service cantonal des automobiles, alors qu'ils se renseignaient sur les formalités pour l'obtention d'un permis suisse, on leur a demandé s'ils étaient en possession d'un permis délivré par leur Etat d'origine. Ravis, la plupart ont répondu par l'affirmative et on fait venir leur document du pays.
Compte tenu des différences d'exigences, de type de conduite et de signalisation, il n'y a de fait *a priori* aucune chance pour qu'un permis, même reconnu comme valable, permette de passer outre la course de contrôle. Par conséquent, les personnes sont non seulement amenées à nourrir de faux espoirs, mais sont de plus ensuite accusées d'avoir fourni un document considéré comme faux. Notons à ce sujet que, dans de nombreux cas, il est bien difficile de savoir ce qu'est un « vrai » permis de conduire. En effet, dans certains pays, la procédure d'obtention de celui-ci est flottante, les examens théoriques sont lacunaires ou inexistants.
Compte tenu des éléments exposés ci-dessus, nous demandons au Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

- Quel regard le Conseil d'Etat pose-t-il sur la façon de procéder du Service cantonal des automobiles ? Des personnes souvent fragilisées par leur vécu et soucieuses de se montrer irréprochables face à la justice suisse (puisqu'en procédure de demande d'asile) ne sont-elles pas poussées à l'erreur par la demande qui leur est faite de fournir des documents qui auront toutes les chances d'être invalidés ?
- Puisque la plupart des personnes viennent de pays sans convention concernant la

reconnaissance des permis de conduire et qu'ils doivent de toute manière faire une course de contrôle, le Conseil d'Etat ne pense-t-il pas qu'il serait plus judicieux et plus économique (tant pour la personne que pour la justice suisse qui doit ensuite se pencher sur des délits concernant la production de faux) d'inviter les candidats à suivre toute la procédure de permis en Suisse en les rendant tout de suite attentifs aux risques de fournir le document avec lequel ils ont roulé dans leur pays d'origine ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer [X] Ne souhaite pas développer [ ]

Nom et prénom de l'auteur :

Ehrwein Nihan Céline

Signature :



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

Signature(s) :

canton de vaud

Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Initiative

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 16 - IN1 - 019

Déposé le : 14.6.2016

Scanné le : _____

Art. 127 à 129 LGC L'initiative permet à un député de proposer un projet de loi, de décret ou de révision constitutionnelle partielle, de proposer d'exercer le droit d'initiative du canton auprès de l'Assemblée fédérale ou encore de proposer l'exercice du droit de référendum par le Canton. Elle touche à une compétence propre du GC.
Elle peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**
- Soit l'initiant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct de l'initiative 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 de l'initiative ; suite au vote du GC, elle est soit renvoyée au CE, soit classée.
Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre de l'initiative
Circulation routière, signe de la main

Texte déposé
Depuis le 1er juin 1994, les personnes désirant traverser la chaussée aux passages piétons n'ont plus l'obligation de faire un signe de la main.
L'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) précise en effet ce qui suit : « Avant d'atteindre un passage pour piétons où le trafic n'est pas réglé, le conducteur accordera la priorité à tout piéton ou utilisateur d'un engin assimilé à un véhicule qui est déjà engagé sur le passage ou qui attend devant celui-ci avec l'intention visible de l'emprunter »
Cette nouvelle réglementation donne droit aux piétons de traverser la chaussée sur un passage piétons sans communication aux usagers de la route en ce sens que le signe de la main a été supprimé.

Cette initiative parlementaire vient en appui à l'initiative parlementaire déposée à l'Assemblée fédérale le 17.03.2008 suivie d'une Motion déposée le 11.12.2014 par Madame la conseillère nationale AG, Sylvia Flückiger-Bäni.

Par cette initiative, je demande de compléter l'art 49 alinéa 2 de la loi Fédérale sur la circulation routière de cette façon :

« Ils bénéficient de la priorité sur de tels passages, mais doivent faire un signe de la main et ne pas se lancer à l'improviste »

Par cette initiative, je demande au Conseil d'Etat VD de faire pression sur l'assemblée fédérale afin de faire avancer ce dossier.

Je demande également que cette initiative soit renvoyée directement au Conseil d'Etat.

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 X

Nom et prénom de l'auteur :

Rey-Marion Aliette

Députée

Signature : A. Rey

Oulens-sur-Lucens le, 14 juin 2016

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

Signature(s) :

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

Liste des députés signataires – état au 1er mai 2016

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

Liste des députés signataires – état au 1er 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 Aliette
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
Trolliet Daniel
Tschopp Jean
Uffer Filip
Venizelos Vassilis
Voiblet Claude-Alain
Volet Pierre
Vuarnoz Annick
Vuillemin Philippe
Wüthrich Andreas
Wyssa Claudine
Züger Eric

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MAI 2016 **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 ?

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 :	Le chancelier :
P.-Y. Maillard	*V. Grandjean*

(Séance du mardi 10 novembre 2015) **POS**
(15_POS_146)

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 m^3. 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 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.

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

AVRIL 2016 **RC-POS**
(15_POS_146)

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 Cretegny 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 1er 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

(Séance du mardi 15 décembre 2015) **POS**
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

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 riverains[1]. 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 Léman[3]. 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 19e 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 délassement 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 partisanes.

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 jet-skis. 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 règlementations 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.

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2016 **RC-POS**
(15_POS_151)

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 préfèrerait 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 Epars