Séance du Grand Conseil

Mardi 29 mai 2018

de 14 h.00 à 17 h.00

ORDRE DU JOUR

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

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	1.	Communications			
	2.	Dépôts			
	3.	(18_INT_181) Interpellation Léonore Porchet et consorts - Doit-on se faire de la bile pour les médecines complémentaires au CHUV ? (Développement)			
	4.	(63) Exposé des motifs et projet de décret sur la prévention de la radicalisation et de l'extrémisme violent et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion Claire Richard et consorts – Mise en place d'une permanence téléphonique (« helpline ») comme mesure de prévention du radicalisme (16_MOT_097) et Réponse à l'interpellation Laurence Cretegny - Lutte contre le radicalisme et ses effets néfastes : état des lieux (16_INT_648) (1er débat)	DIS.	Bettschart-Narbel F.	
	5.	(5) Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un premier crédit d'investissement de CHF 60'107'500.- destiné à financer les études et les travaux de la 3e correction du Rhône (1er débat)	DTE.	Favrod P.A.	
	6.	(18_MOT_048) Motion Mathieu Blanc et consorts - Davantage de liberté pour le renvoi de motions et postulats au plan communal (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	7.	(17_PET_002) Pétition M. H.	DIS	Cardinaux F.	
	8.	(17_INT_057) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Myriam Romano-Malagrifa - A l'Ouest, oui ! mais pas trop !	DIS.		
	9.	(17_INT_001) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Hadrien Buclin - Marche contre Monsanto du 20 mai 2017 : un dispositif policier disproportionné ?	DIS.		

Séance du Grand Conseil

Mardi 29 mai 2018

de 14 h.00 à 17 h.00

ORDRE DU JOUR

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

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	10.	(17_INT_694) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Philippe Jobin - Va-t-on équiper les cellules de postes de police avec la télévision et placera-t-on des prévenus dans les postes de police régionale ?	DIS.		
	11.	(17_INT_087) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Thierry Dubois – La police est-elle et se sent-elle soutenue tant par sa hiérarchie que pas nos conseillers d'Etat afin de répondre au plus près aux droits et devoirs de chacun, avec une autorité suffisante lors de manifestations non autorisées et radicalisées pratiquées par des manifestants dans un lieu privé ?	DIS.		
	12.	(52) Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'800'000 pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et un prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 aux CFF concernant la participation cantonale au réaménagement de la gare de Cully pour permettre le rebroussement des trains du RER Vaud (1er débat)	DIRH.	Thuillard J.F.	
	13.	(65) Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 14'120'000.- pour financer l'élargissement et l'assainissement du Pont Bleu afin de réaliser la continuité du réaménagement de la RC 82 (avenue du Tir Fédéral) entre la route du Lac (RC 1) et l'entrée sud de la galerie de Marcolet, sur les communes de Crissier et d'Ecublens (1er débat)	DIRH.	Thuillard J.F.	
	14.	(58) Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 9'463'000.- pour financer les travaux d'élimination de six secteurs dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité, les études générales de sécurité routière, ainsi que les travaux de marquage et de signalisation en vue de l'assainissement de lieux accidentogènes (1er débat)	DIRH.	Thuillard J.F.	

Séance du Grand Conseil

Mardi 29 mai 2018

de 14 h.00 à 17 h.00

ORDRE DU JOUR

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

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	15.	(66) Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 2'800'000.- pour financer les travaux de construction d'une nouvelle bretelle d'accès à la RC 601 depuis la RC 618 et l'assainissement de deux ouvrages adjacents, sur les communes de Lucens et de Curtilles (1er débat)	DIRH.	Thuillard J.F.	
	16.	(18_POS_063) Postulat Jean-Marc Nicolet et consorts - Le rucher vaudois dans la tourmente : de nouveaux moyens pour le suivi et le contrôle, dare-dare ! (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	17.	(18_MOT_045) Motion Sabine Glauser Krug et consorts - Taxe sur les moteurs de bateaux destinés à la pêche professionnelle (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	18.	(386) Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Vassilis Venizelos et consorts au nom du groupe des Verts - Daillens sous acide	DIRH.	Thuillard J.F.	
	19.	(32) Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Postulat Raphaël Mahaim et consorts - Encourager le covoiturage	DIRH.	Thuillard J.F.	
	20.	(17_POS_005) Postulat François Pointet et consorts au nom du groupe Vert'libéral - Mobilité 4.0 : plus de mobilité pour moins de béton	DIRH	Thuillard J.F.	
	21.	(17_INT_673) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Laurent Miéville et consorts au nom du groupe vert'libéral - A quand la mise en pratique des solutions existantes pour faire sauter les bouchons autoroutiers ?	DIRH.		
	22.	(385) Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 11 février 1970 sur l'organisation du Conseil d'Etat (LOCE) (1er débat)	DIRH	Tschopp J.	

Séance du Grand Conseil

Mardi 29 mai 2018

de 14 h.00 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
	23.	(18_MOT_046) Motion Alexandre Berthoud et consorts - Introduire le principe de remboursement de l'aide sociale (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	24.	(18_MOT_047) Motion Jérôme Christen et consorts - La paille fait plus de dégâts que la poutre, éradiquons celle en plastique ! (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	25.	(16_POS_216) Postulat Julien Sansonnens et consorts - Des employés de l'administration cantonale ont-ils été licenciés en raison de leurs opinions politiques en contexte de guerre froide ?	DIRH	Blanc M.	
	26.	(380) Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 11 septembre 2007 sur la protection des données personnelles et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Michel Miéville et consorts - Big Brother dans votre jardin , c'est pour demain ! Que pense faire le Conseil d'Etat (1er débat)	DIRH	Rezso S.	
	27.	(16_INT_640) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Marc-Olivier Buffat - Cargo souterrain - Quelle stratégie et participation d'investissement pour le canton de Vaud ?	DIRH.		
	28.	(17_INT_681) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Yvan Pahud et consorts - Transfert du rail à la route avec l'abandon du trafic marchandises sur les lignes Travys. Quelles conséquences économiques et surtout écologiques pour le Nord-Vaudois ?	DIRH.		
	29.	(17_INT_684) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Nicolas Croci-Torti et consorts - Mobilis : qui sont les gagnants, qui sont les perdants ?	DIRH.		

Séance du Grand Conseil

Mardi 29 mai 2018

de 14 h.00 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
	30.	(28) Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le 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 EMPDs accordant au CE un crédit-cadre de CHF 2'544'000 pour co-financer entre autres le projet d'enneigement mécanique des Mosses, portés par Télé-Leysin demandant au CE de présenter un rapport au GC sur la possibilité de maintenir les places de parc devant être démolies près de l'ancienne décharge de l'Arsat (1er débat)	DTE.	Gfeller O.	

Secrétariat général du Grand Conseil

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 : 18_INT_181

Déposé le : 22.05.18

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

Doit-on se faire de la bile pour les médecines complémentaires au CHUV ?

Texte déposé

En janvier 2018, suite au départ du Dr Pierre-Yves Rodondi, responsable du centre de médecine intégrative et complémentaires du CHUV (CEMIC), le Conseil d'Etat Pierre-Yves Maillard a répondu à deux questions orales, l'une concernant l'enseignement et l'autre le calendrier pour la suite de la gestion du CEMIC. Près de 7 mois après la communication de départ du docteur Rodondi, l'annonce pour le poste vient seulement d'être publiée. Or, elle soulève de nombreuses inquiétudes sur le profil de la personne recherchée.

a. Contrairement à ce qui avait été annoncé, la direction du CEMIC n'est pas spécifiquement attribuée à un médecin chef. Or le statut de médecin chef est indispensable sur le plan décisionnel et pour attirer un candidat de haut rang (un médecin adjoint ne peut que seconder les décisions d'un médecin chef).
b. Le poste est ouvert aux médecins spécialistes en médecine interne ou en anesthésie. Or, on peut se demander pourquoi l'anesthésie, discipline tout de même très spécialisée et centrée sur la douleur a été choisie et pas d'autres spécialités.
c. Le poste est ouvert uniquement aux spécialistes en acupuncture ou en hypnose. De plus, le cahier des charges mentionne l'activité d'hypnose à de nombreuses reprises. Or, contrairement à d'autres spécialités non mentionnées, l'hypnose ne fait pas formellement partie des médecines complémentaires sur le plan fédéral et la formation d'un-e candidat-e potentiel-le dans d'autres spécialités de médecine complémentaire n'est pas possible selon le cahier des charges. Enfin, l'hypnose est déjà fortement développée au CHUV. En ouvrant le poste plus largement, on s'assurerait un plus grand nombre de postulations et certainement de pouvoir répondre aux développements futurs du CEMIC.

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer X Ne souhaite pas développer ☐

Nom et prénom de l'auteur :

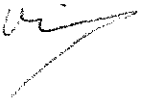
Léonore PORCHET

Signature :

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

Rebecca Joly

Signature(s) :



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

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

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

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

Joly Rebecca
Jungclaus Delarze Susanne
Keller Vincent
Krieg Philippe
Labouchère Catherine
Liniger Philippe
Lohri Didier
Luccarini Yvan
Luisier Brodard Christelle
Mahaim Raphaël
Marion Axel
Masson Stéphane
Matter Claude
Mayor Olivier
Meienberger Daniel
Meldem Martine
Melly Serge
Meyer Keller Roxanne
Miéville Laurent
Miéville Michel
Mischler Maurice
Mojon Gérard
Montangero Stéphane
Mottier Pierre François
Neumann Sarah
Neyroud Maurice
Nicolet Jean-Marc
Paccaud Yves
Pahud Yvan
Pernoud Pierre André
Petermann Olivier
Podio Sylvie
Pointet François
Porchet Léonore
Probst Delphine
Radice Jean-Louis
Rapaz Pierre-Yves
Räss Etienne
Ravenel Yves
Rey-Marion Aliette
Rezso Stéphane
Richard Claire
Riesen Werner
Rime Anne-Lise
Rochat Fernandez Nicolas
Romanens Pierre-André
Romano-Malagrifa Myriam
Roulet-Grin Pierrette
Rubattel Denis
Ruch Daniel
Rydlo Alexandre
Ryf Monique
Schaller Graziella
Schelker Carole
Schwaar Valérie
Schwab Claude
Simonin Patrick
Sonnay Eric
Sordet Jean-Marc
Stürner Felix
Suter Nicolas
Tafelmacher Pauline
Thuillard Jean-François
Treboux Maurice
Trolliet Daniel
Tschopp Jean
van Singer Christian
Venizelos Vassilis
Volet Pierre
Vuillemin Philippe
Vuilleumier Marc
Wahlen Marion
Wüthrich Andreas
Zünd Georges
Zwahlen Pierre

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MARS 2018 63

EXPOSÉ DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

SUR

LA PREVENTION DE LA RADICALISATION ET DE L'EXTREMISME VIOLENT

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur la motion Claire Richard et consorts – Mise en place d'une permanence téléphonique ("*helpline*") comme mesure de prévention du radicalisme (16_MOT_097)

et

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Laurence Cretegny - Lutte contre le radicalisme et ses effets néfastes : état des lieux (16_INT_648)

1 INTRODUCTION

1.1 Contexte

Suite à la multiplication des actes de violences de nature terroriste qui est survenue en Europe depuis 2014, la lutte contre la radicalisation et les extrémismes violents est devenue une priorité générale des différents gouvernements nationaux ainsi que des instances européennes.

Notre pays ne fait pas exception. La Suisse fait partie du monde occidental que l'Etat islamique (EI) considère comme hostile à l'islam. En sus du risque d'attentat, la Suisse peut être utilisée comme base logistique ou comme pays de transit.

Plus largement, la Suisse reste concernée par les risques liés à l'extrémisme politique violent, qu'il s'agisse de l'extrémisme de droite ou de l'extrémisme de gauche, dont le potentiel de violence est jugé par le Service de renseignement de la Confédération (SRC) comme bien réel dans notre pays (" La sécurité de la Suisse ", rapport de situation 2017 du SRC, pp. 57-66).

Dans ce contexte général, il faut considérer que des individus continuent, aussi dans le canton de Vaud, à se radicaliser en se tournant vers un mode de penser et d'agir extrémiste.

En fonction des pays considérés, la réponse au défi sécuritaire a été faite – cumulativement ou non - d'actions militaires, de renseignements, de police, ainsi que de politiques de prévention.

1.2 Terminologie

Avant d'examiner les politiques mises en oeuvre dans notre pays, il convient de préciser l'acception du terme de *radicalisation*. Ce dernier s'est en effet imposé dans le langage courant et est utilisé notamment dans le présent exposé des motifs. Par cette expression, l'on désignera, à l'exemple de la Confédération, **" le processus par lequel une personne adopte des positions toujours plus extrêmes sur les plans politiques, sociaux ou religieux pouvant aller jusqu'au recours à la violence extrême pour atteindre ses buts"**.

C'est dans cette perspective que le Conseil d'Etat se place désormais, en ce sens qu'il entend déployer tous les moyens à sa disposition en vue de prévenir le passage à l'acte de la part de personnes vivant dans notre canton.

A noter que si le terme de radicalisation est souvent utilisé au singulier pour désigner en premier lieu la problématique de l'islamisme extrême, il s'agit d'insister sur le fait que le but visé par le Conseil d'Etat est plus large. Les comportements extrêmes peuvent être de diverses natures et c'est bien l'ensemble des dérives que peut connaître notre société qui devront faire l'objet des travaux de prévention attendus.

2 DISPOSITIF MIS EN PLACE PAR LA CONFÉDÉRATION

Dans ce contexte de multiplications des actes terroristes, la Confédération a rapidement ajusté son dispositif sécuritaire. Une Task-Force baptisée TETRA (pour TErrorist TRAvellers), composée des différentes autorités engagées dans la lutte contre le terrorisme, a notamment été créée fin 2014.

Cette Task-Force a produit troisrapports (février 2015, octobre 2015 et avril 2017). On y apprend notamment que le Service de renseignement de la confédération (SRC) a recensé 500 personnes montrant des signes de radicalisation dont 80 faisant l'objet d'une enquête fedpol. Une quarantaine de cas de déplacements à motivation djihadiste dans des zones de conflit est par ailleurs confirmée.

En parallèle à ce travail de renseignement et de police, une nouvelle loi fédérale sur le renseignement a été élaborée et adoptée le 25 septembre 2016, suite à un référendum populaire. Ce texte est entré en vigueur le 1er septembre 2017. Pour l'essentiel, il permet désormais aux employés du Service de renseignement de la Confédération de collecter des renseignements dans la sphère privée, ce qui n'était pas le cas auparavant.

A ces interventions purement sécuritaires, se sont ajoutées des actions tenant de la prévention de la part du Réseau national de sécurité (RNS). Le RNS regroupe l'ensemble des instruments de politique de sécurité de la Confédération, des cantons et des communes. Ses organes (la plateforme politique et la plateforme opérative) gèrent la consultation et la coordination des décisions, moyens et mesures constituant des enjeux de politique de sécurité qui concernent à la fois la Confédération et les cantons.

En juillet 2016, le Délégué du Réseau national de sécurité (RNS) a rendu un rapport " Mesures de prévention de la radicalisation : Etat des lieux en Suisse " présentant des mesures de prévention déjà en place. Ce rapport fait état de recommandations à l'intention des cantons à propos de méthodes et de procédures éprouvées.

Suite à ce rapport, le Délégué du RNS a été chargé d'élaborer un Plan d'action national de lutte contre la radicalisation et l'extrémisme violent, en concertation avec les services de la confédération, les cantons et les communes. Ce plan a été adopté et communiqué le 24 novembre 2017.

De la sorte, en matière de lutte contre les radicalisations, la Confédération a opéré une claire distinction entre la question sécuritaire et la question de la prévention.

3 POLITIQUE DE SÉCURITÉ SUIVIE PAR LE CANTON DE VAUD

En matière de lutte contre les radicalisations, le Conseil d'Etat a décidé de suivre le schéma prôné par la Confédération et de scinder la question purement sécuritaire de celle de la prévention.

La police cantonale vaudoise (PCV) s'est vue logiquement attribuer la mission de police, avec l'objectif de renforcer la sécurité, notamment les réponses opérationnelles en cas d'évènements graves, et le renseignement afin d'éviter les passages à l'acte.

Sur cette base, le dispositif sécuritaire a été renforcé dès 2016, avec notamment :

- l'augmentation des effectifs pour le renseignement
- la mise en place d'une "pocket card" pour tous les policiers vaudois, indiquant les éléments-clés nécessitant un signalement
- des contacts réguliers entre la PCV et le Service pénitentiaire (SPEN), le Service de la population (SPOP) et l'Etablissement vaudois pour l'accueil des migrants (EVAM) afin de répondre aux interrogations et préoccupations desdits services.

4 ACTIONS ENTREPRISES EN MATIÈRE DE PRÉVENTION

En dehors d'un travail de police classique, tous les intervenants en la matière admettent qu'un travail de prévention est devenu indispensable si l'on veut donner une réponse globale et efficace au nouveau défi posé à notre société.

C'est le Département des institutions et de la sécurité (DIS) qui a été désigné par le Conseil d'Etat pour assurer la coordination de la démarche de prévention qui, de par sa nature transversale, mobilise plusieurs départements.

En juin 2016, le Conseil d'Etat a ainsi mandaté le DIS afin de mettre en place un groupe de travail chargé de faire un état des lieux des actions entreprises par les différents services de de l'Etat et d'en organiser la coordination.

En juillet 2017, ce groupe de travail a été transformé en une plateforme de *Prévention des radicalisations*(ci-après : la Plateforme), toujours pilotée par leDIS. Quatre départements participent directement à cette Plateforme (DIS, DFJC, DSAS, DEIS) avec deux représentants chacun, auxquels s'ajoutent deux représentants de la PCV. Le Conseil d'Etat a ainsi réuni les responsables en charge de l'éducation, de l'intégration, du domaine de lasanté et dusocial, tout en y adjoignant ceux de la sécurité et des affaires religieuses. Ce faisant, il s'est inscrit dans la ligne tracée par le RNS dans son rapport de juillet 2016 (préambule, page 7) :

- La prévention doit reposer sur un partenariat entre les responsables en charge de l'éducation, de l'intégration et du domaine social ;
- Les outils de prévention doivent se baser sur des structures existantes ;
- Les réponses doivent être développées à l'échelon local ;
- Les processus réglant l'échange d'informations et la détection précoce de la radicalisation doivent être clairement définis.

Dans la foulée, le Conseil d'Etat a fait de la présente problématique une de ses priorités dans le cadre de son programme de législature 2017 - 2022 : Mettre en place un plan d'action pour la lutte contre la radicalisation et les extrémismes violents en protégeant en particulier l'enfance et la jeunesse et en créant un réseau interdisciplinaire d'alerte, d'analyse et de prise en charge des cas à risque (page 18).

5 LE PROJET DE DÉCRET

Le Grand Conseil est intervenu à plusieurs reprises pour dire sa volonté de voir se mettre en place des moyens de signalement à l'attention du grand public. On rappellera ici une première interpellation Claire Richard, suivie de la motion Claire Richard *Mise en place d'une permanence téléphonique (" helpline ") comme mesure de prévention du radicalisme,* renvoyée à l'unanimité au Conseil d'Etat le 3 octobre 2017. Le présent EMPD constitue en premier lieu la réponse à ces demandes. Il représente le moyen d'organiser l'installation d'une permanence téléphonique dédiée à la prévention des radicalisations, avec le dispositif interdisciplinaire de prise en charge et de suivi qui doit l'accompagner. Un tel dispositif étant par nature amené à traiter des données personnelles sensibles, il s'agit de mettre en place dans le même temps la base légale adaptée à ce cadre structurel

Le présent projet de décretconsiste pour l'essentiel à permettre la circulation de l'information – au sein et en dehors de l'Etat – dans la mesure où elle constitue le fondementde la prévention des radicalisations et, à partir de là, à mettre en place une véritable coordination des services de l'Etat et de tous les intervenants de la société vaudoise. Pour ce faire, il en va de la mise en place :

- d'une plateforme interdépartementale qui constituera la continuation de l'instance existante et qui jouera ce rôle de coordination, en même temps que celui de courroie de transmission avec le Conseil d'Etat ;
- d'un groupe opérationnel qui agira au jour le jour en évaluant les cas qui lui seront transmis et qui assurera le suivi de leur traitement.

Un tel dispositif pose des questions importantes en matière de protection des données personnelles. A cet égard, il convient de se reporter au Plan d'action national de lutte contre la radicalisation et l'extrémisme violent, publié le 4 décembre 2017 par le Réseau national de sécurité (RNS) : *Chaque canton examine en collaboration avec son préposé à la protection des données si et dans quelle mesure l'échange d'information vertical et horizontal entre les acteurs à l'échelon cantonal et communal pour lutter contre la radicalisation et l'extrémisme violent peut être garanti. Ceci dans le respect des dispositions du droit cantonal de la protection des données et des autres lois spécifiques qui doivent également être prises en compte. Sur cette base, il édicte une directive qui peut ainsi thématiser respectivement définir l'échange d'informations avec des acteurs non-étatiques* (page 18).

En conformité avec les lignes qui précédent, le présent projet a été soumis au Bureau de la Préposée à la protection des données et à l'information. Il en ressort une proposition de texte destiné à permettre un véritable échange d'information entre les acteurs du terrain, avec deux cautèles essentielles :

- Les informations échangées doivent s'en tenir de manière stricte à la finalité recherchée, à savoir la prévention des radicalisations ;
- Les instances mises en place se doivent d'assurer la protection des données personnelles en jeu, étant précisé que le groupe opérationnel sera le seul autorisé à traiter des données personnelles sensibles.

Le Conseil d'Etat est conscient que l'on aborde ici une matière nouvelle. Les résultats à attendre de cette nouvelle politique publique sont à découvrir. La publication à venir des premiers résultats atteints par l'expérience genevoise constituera à cet égard un indicateur intéressant. En attendant, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil de voter un décret limité dans le temps, ce qui permettra la mise en place d'une évaluation du dispositif proposé avant la présentation d'une loi en bonne et due forme dans le délai de trois ans.

6 COMMENTAIRE ARTICLE PAR ARTICLE

Art. 1 But

Cet article pose la finalité du projet : instaurer une politique publique de prévention des radicalisations et de l'extrémisme violent. Cette politique se décline dans le décret en deux volets principaux, à savoir les procédures de signalement (permanence téléphonique ouverte au public et procédures internes aux administrations) et le dispositif de prise en charge et de suivi des personnes concernées.

Art. 2 Champ d'application

Sont désignées ici les autorités auxquelles le présent décret s'applique, à savoir l'ensemble des entités déjà visées par la loi cantonale sur la protection des données personnelles (LPrD).

Art. 3 Définition

Cette définition se réfère à la terminologie explicitée sous 1.2, elle-même reprise du Plan d'action national de lutte contre la radicalisation et l'extrémisme violent (page 11).

Art. 4 Permanence téléphonique

Cette disposition pose le principe de la mise en place d'une permanence téléphonique. Une autorisation d'enregistrement des conversations est prévue, moyennant un avertissement préalable. Sur ce point, il faut noter que l'enjeu est surtout pratique : il s'agit pour les opérateurs de garder une trace d'une intervention dès lors que, par exemple, la personne appelante s'avère difficilement compréhensible. Le procédé est également destiné à permettre l'engagement de démarches de formation et de qualité.

Art. 5 Groupe opérationnel

Le Groupe opérationnel sera l'instance qui veillera au traitement et à la prise en charge de tous les cas qui seront portés à sa connaissance. Composé d'un nombre limité de professionnels (assistants sociaux-éducatifs, spécialistes en matière de santé et de sécurité), il sera pluridisciplinaire. Y seront en tous les cas représentés le DFJC et le DSAS. La PCV sera présente en tant qu'experte en terme de mesure du risque. Le groupe opérationnel pourra en outre compter, selon les besoins, sur tous les moyens à disposition au sein de l'Etat, soit au titre de ressources, soit au titre de délégataires. Ainsi, le Groupe opérationnel pourra faire appel à des soutiens extérieurs tel que le Centre intercantonal d'information sur les croyances (CIC), voire attribuer des cas particuliers à l'instance la plus à même dele résoudre. A cet égard, il faut être conscient de la grande diversité des situations qui risquent de se présenter. A ce stade, il paraît ainsi vain de prévoir les chaînes d'intervention à organiser. En fait, c'est bien un traitement au cas par cas que le dispositif devra assurer. La méthode désormais utilisée par les divers acteurs publics chargés de la lutte contre les phénomènes de radicalisation consiste en particulier à transférer les compétences acquises en matière de réseaux interdisciplinaires en vue du traitement de situations complexes dans les domaines sociaux, scolaires ou sanitaires. Dans cette perspective, les objectifs du Groupe opérationnel, conformément à ceux exposés par le RNS, seront, en premier lieu, de désengager une personne radicalisée ou en voie de radicalisation de l'idéologieextrémiste violent auquel elle adhère et, en second lieu, de tenter de la réintégrer sur les plans social, familial ou professionnel.

Présidé par le Préfet de Lausanne, le Groupe opérationnel pourra s'appuyer sur les réseaux locaux déployés par le corps préfectoral, notamment au moyen des Conseils régionaux de prévention et de sécurité (CRPS). Rattaché au Département des institutions et de la sécurité, le Groupe opérationnel sera subordonné au Conseil d'Etat. Il traitera de façon confidentielle toute information qui lui sera transmise. Il rapportera régulièrement et de façon anonyme à la plateforme cantonale sur ses activités et le suivi des situations qui lui auront été signalées.

Art. 6 Données personnelles

Les données que le Groupe opérationnel aura à traiter constitueront des données personnelles sensibles au sens de l'art. 4 et 5 al. 2 de la Loi sur la protection des données personnelles (LPrD). Il s'agit donc de donner une base légale à l'intervention à cet égard du Groupe opérationnel. Dans la même ligne, il

s’agit d’autoriser la circulation de l’information entre le groupe opérationnel et les entités mentionnées à l’art. 2 du décret.

Art. 7 Sécurité des données

La manipulation de données personnelles sensibles exige la mise en place de mesures protégeant leur accès et leur utilisation. Dans cette perspective, dans un premier temps, les membres du Groupe opérationnel communiqueront entre eux par voie de messages chiffrés dans le cadre de la messagerie Lotus Note. Par la suite, la DSI mettra à la disposition du Groupe opérationnel un répertoire crypté. Ce répertoire sera protégé de sorte que seuls les membres du Groupe opérationnel y auront accès via une identification spécifique. La gestion des données figurant sur le répertoire crypté relèvera ainsi exclusivement du Groupe opérationnel. Pour le reste, le traitement des données en lui-même sera soumis pour validation au Bureau de la Préposée à la protection des données et à l’information.

Art. 8 Durée de validité du décret

Pour rappel, le dispositif proposé est nouveau et il conviendra d’évaluer sa pertinence sur le long terme. Il se justifie donc de limiter sa validité dans le temps, en l’occurrence trois ans, soit une période permettant l’application du système, son évaluation et la préparation du texte légal qui lui succédera le cas échéant.

Il est proposé au Grand Conseil de fixer avec effet rétroactif la date d’entrée en vigueur du présent décret afin de permettre la mise en place de la permanence téléphonique au plus vite.

Art. 9 Exécution

Cet article constitue la formule d’exécution du décret.

7 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION CLAIRE RICHARD ET CONSORTS - MISE EN PLACE D'UNE PERMANENCE TÉLÉPHONIQUE ("HELPLINE") COMME MESURE DE PRÉVENTION DU RADICALISME

7.1 Rappel de la motion

Développement

La lutte contre le terrorisme, en particulier sa prévention, devient aujourd’hui un élément central de sécurité publique. On l’a vu chez nos voisins, le terrorisme peut prendre de nombreux visages sournois. La détection de la radicalisation est évidemment un élément-clé de la prévention. Elle s’effectue souvent, surtout chez les mineurs, dans le cadre familial ou scolaire.

Or, signaler un soupçon de radicalisation chez un proche et demander de l’aide est souvent une démarche très difficile à entreprendre pour un parent ou un professeur, car on l’associe souvent — bien à tort, il est vrai — à de la délation.

Afin de permettre que cet aspect psychologique ne constitue pas une barrière infranchissable, par le biais des structures existantes, notamment policières, il est important que des personnes suspectant une radicalisation chez un proche puissent disposer d’une ligne directe aboutissant à des interlocuteurs spécialisés.

Pour cela, la mise en place d’une permanence téléphonique, à disposition 24 heures sur 24 pendant toute l’année, est indispensable.

Notons que le canton de Genève a entrepris cette démarche, avec la mise en place d’une ligne téléphonique prévue pour mi-novembre prochaine. Les personnes spécialisées qui répondront aux appels sont en cours de formation.

Les signataires de la présente motion demandent la mise en place d’une telle helpline pour le canton de Vaud, le cas échéant sur le plan romand, et si cela s’avère possible en collaboration avec la structure en phase de mise en place dans le canton de Genève.

7.2 Rapport du Conseil d'Etat

La présente motion est à la base du projet de décret présenté dans le présent EMPD.

Après son renvoi à l'unanimité au gouvernement par le Grand Conseil, le Conseil d'Etat a donné mandat à la police cantonale vaudoise de mettre en place une helpline " Prévention des radicalisations " capable de réceptionner les attentes des citoyens et de garantir leur prise en charge. L'analyse des besoins effectuée par la Plateforme (voir ch. 4 ci-dessus) a permis d'établir que la mise en place d'une helpline nécessitait de disposer d'une structure pluridisciplinaire de prise en charge des cas et d'une structure capable de prendre en charge les appels (helpline à proprement parler).

La police cantonale vaudoise a décidé de confier le volet " helpline " à son centre d'engagement et de transmission [CET] dont les collaborateurs sont déjà des spécialistes de la prise en charge des sollicitations des citoyens. Les opérateurs ont été formés à la problématique spécifique des radicalisations, notamment par l'intervention d'une collaboratrice du centre intercantonal d'information sur les croyances [CIC] et par des collaborateurs de la police cantonale spécialisé dans le domaine de la radicalisation islamiste.

Une ligne 0800 a été réservée auprès de l'office fédéral de la télécommunication, offrant un appel gratuit pour l'appelant et permettant de distinguer les appels " Helpline " des autres appels reçus par le CET. Un formulaire internet sera également mis à disposition pour contacter, informer la helpline. Les avis sont analysés par les collaborateurs du CET et en fonction de leur urgence, transmis à un groupe opérationnel pluridisciplinaire dirigé par les préfets de Lausanne. Les sollicitations peuvent également être transmises au CIC pour les demandes spécifiques liées aux pratiques religieuses.

Le dispositif s'est largement inspiré du dispositif mis en place par le canton de Genève, à l'exception du fait de confier la Helpline à la police cantonale. Toutefois la solution retenue dans le canton de Vaud permet de s'appuyer sur une structure existante, reconnue pour sa capacité de prise en charge des sollicitations des citoyens, qui fonctionne avec un horaire étendu [06h00 à 22h00 pour la Helpline ; 24h/24 pour les appels 117]. De plus, si le signalement donné devait nécessiter des mesures d'urgence immédiate pour la sécurité du canton, le CET est le lieu parfait pour déclencher toutes les interventions nécessaires.

Sur cette base, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil d'accepter le présent EMPD comme réponse à la motion Claire Richard et consorts.

8 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT À L'INTERPELLATION LAURENCE CRETEGNY - LUTTE CONTRE LE RADICALISME ET SES EFFETS NÉFASTES : ÉTAT DES LIEUX

8.1 Rappel de l'interpellation

Alors que de plus en plus de pays sont touchés par la radicalisation, il n'y a pas de raison que notre canton fasse exception et soit plus à l'abri que les autres. Le plus alarmant dans le contexte actuel est l'expansion rapide des idéologies extrémistes, qui, de plus, est facilitée par la révolution technologique.

Il faut aujourd'hui intervenir et nous attaquer aux causes de ce phénomène pour en empêcher sa propagation plutôt qu'attendre.

Le Conseil d'Etat est-il conscient des enjeux sécuritaires et du caractère multidimensionnel des causes de la radicalisation ?

De ce fait, je demande au Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

- *Existe-t-il des programmes et des initiatives pour lutter contre la radicalisation dans les établissements carcéraux ?*
- *Existe-t-il des programmes de désengagement, de déradicalisation et de réadaptation à*

l'intention des extrémistes ?

- *Existe-t-il des mesures ou programmes mis en place dans le système d'éducation pour prévenir la radicalisation ?*
- *Existe-t-il des mesures ou programmes mis en place dans les centres de réinsertion ?*

Je remercie le Conseil d'Etat de ses prochaines réponses.

8.2 Réponse du Conseil d'Etat

8.2.1 Préambule

Face à l'augmentation significative de la menace terroriste notamment en Europe, la Suisse a souhaité ajuster son dispositif.

Le Comité de Sécurité a mis en place fin 2014, une Task-Force baptisée TETRA (pour TErrorist TRAvellers), composée des différentes autorités engagées dans la lutte contre le terrorisme (fedpol, SRC, MPC, DFAE, Cgfr, SEM, l'Office fédéral de la justice, la police aéroportuaire de Zurich, des commandants des polices cantonales et le délégué du Réseau national de sécurité).

La Task-Force a produit 3rapports (février 2015,octobre 2015 et avril 2017) mettant en lumière plusieurs éléments importants :

Le SRC a recensé 500 personnes montrant des signes de radicalisation notamment via internet dont 80 environ faisant l'objet d'une enquête fedpol. 40 cas de déplacements à motivation djihadiste dans des zones de conflit sont confirmés.

- Un train de mesures a été lancé pour contrer le terrorisme djihadiste et spécialement le phénomène des voyageurs djihadistes.
- Le constat que " les expériences faites à l'étranger montrent que la lutte contre la radicalisation au niveau local requiert des mesures multidisciplinaires et personnalisées. La Suisse possède déjà des structures locales solides, bien ancrées et bien intégrées dans la société, axées sur la prévention générale de la violence et de l'extrémisme ". Aussi, la Task-Force suggère entre autre " d'aborder la déradicalisation au cas par cas ".

  En juillet 2016, le délégué du Réseau national de sécurité a rendu un rapport " Mesures de prévention de la radicalisation : Etat des lieux en Suisse " présentant des mesures de prévention déjà en place ne relevant ni des autorités judiciaires ni des autorités de poursuite pénale. Ce rapport fait état de recommandations à l'intention des cantons à propos de méthodes et de procédures éprouvées.

  Suite à ce rapport, le délégué du Réseau national de sécurité a été chargé d'élaborer un plan d'action national contre la radicalisation et l'extrémisme violent, en collaboration avec les instances concernées de la Confédération, des cantons et des villes suisses. Ce plan d'action national a été adopté et rendu public le 24 novembre 2017.

  Concernant le canton de Vaud, le Conseil d'Etat, a eu l'occasion de préciser, dans sa réponse à l'interpellation Claire Richard " La lutte contre le terrorisme passe aussi par des mesures cantonales ", les différentes mesures sécuritaires déjà mises en œuvre par la Police cantonale vaudoise en lien avec le Service de renseignement de la Confédération (SRC).

  Une " pocketcard " a été distribuéeà chaque policier vaudois indiquant les éléments-clés nécessitant un signalement et la marche à suivre.

  Par ailleurs, une collaboration continue et un échange d'informations sont mis en place entre la Police cantonale vaudoise et le Service pénitentiaire (SPEN), le Service de la population (SPOP) et l'Etablissement vaudois pour l'accueil des migrants (EVAM).

  Sur le plan de la prévention de la radicalisation, à ce jour, un groupe de travail

interdépartemental a été chargé d'effectuer un état des lieux qui a conduit à la présentation de l'EMPD qui accompagne la présente Réponse du Conseil d'Etat.

8.2.2 Réponses aux questions

1. Existe-t-il des programmes et des initiatives pour lutter contre la radicalisation dans les établissements carcéraux ?

Aujourd'hui la lutte contre la radicalisation dans le monde carcéral repose avant tout sur de l'observation des comportements et sur un échange avec les représentants de différentes communautés religieuses en cas de besoin.

La détection des risques inhérents à la radicalisation fait partie intégrante de la prise en charge des personnes détenues, au même titre que d'autres risques, dans les établissements pénitentiaires vaudois sur la base du principe de l'individualisation de la peine.

Le canton de Vaud a émis un ordre de service, en vigueur depuis quelques années maintenant, portant sur la collaboration et l'échange d'informations entre le Service pénitentiaire et les autres partenaires, essentiellement le Ministère public et la Police cantonale, dans le domaine de la détection de la radicalisation dans les établissements pénitentiaires. Le canton est d'ailleurs souvent cité en exemple par la Confédération pour cette question.

Le plan d'action national a défini des recommandations spécifiques au domaine carcéral, notamment autour de deux axes : les recommandations au centre suisse de compétence (instruments d'évaluation, sécurité dynamique, catalogue de bonnes pratiques, formation de base et continue) et les recommandations aux cantons (contrôle et formation des représentants religieux, échange d'informations, gestion cantonale des menaces). Le canton de Vaud a pleinement participé à l'élaboration de ces recommandations via la Cheffe du SPEN en sa qualité de Présidente de la Conférence des chefs des services pénitentiaires cantonaux. Ces recommandations ont été discutées au sein des organes intercantonaux et doivent être validées par le Comité de la Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police tout prochainement.

2. Existe-t-il des programmes de désengagement, déradicalisation et de réadaptation à l'intention des extrémistes ?

Dans le champ de la psychiatrie, il n'existe pas à l'heure actuelle dans le canton de Vaud de programme particulier d'évaluation ou à visée " thérapeutique " spécifique qui ne relève pas en soi du registre de la pathologie mentale.

Dans le cadre du plan d'action national, et au-delà du strict champ de la psychiatrie, le chapitre 4.4 " désengagement et intégration " fournit un état des lieux et renseigne sur les différentes mesures envisageables pour favoriser le désengagement et la réintégration notamment des jeunes (mesure 21), les autorités compétentes pour la prise en charge des personnes radicalisées hors procédure pénale et exécution des peines (mesure 22), le soutien aux professionnels pour l'accompagnement des familles et des proches des personnes radicalisées (mesure 23) voire la constitution de pools d'experts en désengagement et réintégration sur le plan national (mesure 24).

Dans le canton de Vaud, c'est le groupe opérationnel tel que présenté dans le présent EMPD qui assurera la prise en charge des personnes radicalisées en vue de leur désengagement et de leur réintégration. Celui-ci agira de manière pluridisciplinaire en mobilisant ses propres compétences et celles de réseaux d'acteurs ad hoc en vue de prendre les mesures les plus adéquates pour atteindre ces objectifs.

3. Existe-t-il différentes mesures ou programmes mis en place dans le système d'éducation pour prévenir la radicalisation ?

Dans le système d'éducation, le volume actuel de situations potentiellement assimilables à une forme ou une autre d'extrémisme n'a pas nécessité, pour l'instant, la mise en place de programmes particuliers. En cas de comportements inquiétants et/ou de délits répréhensibles du point de vue de notre ordre juridique, les directions d'établissements et les enseignant-e-s collaborent étroitement avec les forces de l'ordre et les autorités judiciaires, ainsi qu'avec les structures de soins concernées si nécessaire.

Cependant, suite à l'état des lieux réalisé en 2016-2017, d'une part auprès des directions de service et de l'ensemble des directions d'établissements du département, et d'autre partauprès des professionnel-le-s des établissements attachés à la Direction générale de l'enseignement postobligatoire (DGEP) et d'entente avec les Chef-fe-s de service du département, des mesures sont en voie de finalisation.

Ces mesures sont notamment :

- Elaboration de procédures de clarification, signalement, et de délégation à une autre instance

- Conseils pour la détection/évaluation des premiers signes de radicalisation (information générale, observation, check-list, grille d'indicateurs)

Leur opérationnalisation est en cours et fait l'objet de travaux internes, développés dans le cadre d'un groupe de travail réunissant les représentant-e-s des services concernés du DFJC et du corps enseignant.

Enfin, il paraît essentiel de souligner que, confronté-e-s à des situations d'élèves préoccupantes, les professionnel-le-s en charge de l'éducation, quel que soit le cycle de formation, s'appuient généralement sur la direction élargie de l'établissement dans lequel elles-ils travaillent pour trouver des solutions. Lorsque les problématiques dépassent leur champ de compétences, elles-ils collaborent d'office avec les instances internes ou externes dédiées : équipes pluridisciplinaires, réseaux santé, cellules de gestion de crise, offices de psychologie scolaire, unité de promotion de la santé et de prévention en milieu scolaire, service de protection de la jeunesse.

4. Existe-t-il des mesures ou programmes mis en place dans les centres de réinsertion ?

Dans le cadre du plan d'action national, plusieurs mesures concernent directement ou indirectement les instances chapeautées par la Conférence des directrices et des directeurs des affaires sociales (CDAS), notamment la question de la formation du personnel en charge des requérants d'asile dans les centres fédéraux et cantonaux (mesure 4).

Dans le canton de Vaud, au niveau de l'accueil et de l'encadrement des migrants relevant de la procédure d'asile, les personnes concernées sont prises en charge par l'EVAM. Les collaborateurs de cet Etablissement, concernés par la prise en charge des migrants,sont sensibilisés à la problématique de la radicalisation. Une directive interne régit le signalement par la voie hiérarchique à la Police cantonale.

9 CONSEQUENCES

9.1 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

1 ETP supplémentaire sera nécessaire afin de renforcer la section rens de la Police cantonale.

Les coûts techniques pour le fonctionnement de la help line ont été estimés à CHF 5'000.- par année. Le coût final dépendra en grande partie de la fréquence d'utilisation.

A noter que le Conseil fédéral a décidé de consacrer cinq millions de francs au total sur les cinq prochaines années aux projets de prévention de la radicalisation et de l'extrémisme violent initiés au niveau cantonal et communal ou par la société civile. Le DIS entreprendra les démarches nécessaires

en vue de l'obtention de ce financement externe.

9.2 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique

Le dispositif de suivi et de prise en charge s'appuie sur des ressources existantes. L'expérience pourrait amener à la demande de moyens supplémentaire en ressources humaines (ETP ou mandats), ainsi que dans le domaine informatique.

9.3 Personnel

1 ETP supplémentaire à attribuer à la PCV pour la section rens.

9.4 Communes

Le dispositif prévu s'applique aux communes. A noter que le Conseil d'Etat, en parallèle au présent travail parlementaire s'est adressé directement à celles-ci, par le biais de leur deux associations faîtières, pour les en informer et pour leur adresser des recommandations.

9.5 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

Néant.

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

Le présent projet répond de manière spécifique à une action prévue dans le programme de législature 2017-2022 (chapitre 1.4 : *Cultiver et développer les bases de la vie commune en société. Défendre l'ordre juridique et démocratique et affirmer les valeurs de l'État de droit -mettre en place un plan d'action pour la lutte contre la radicalisation et les extrémismes violents en protégeant en particulier l'enfance et la jeunesse et en créant un réseau interdisciplinaire d'alerte, d'analyse et de prise en charge des cas à risques).*

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

Néant.

9.8 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

9.9 Incidences informatiques

Néant.

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

Néant.

9.11 Simplifications administratives

Néant.

9.12 Protection des données

Néant.

9.13 Autres

Néant.

9.14 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

Ce projet constitue un décret à l'application limitée dans le temps afin de tenir compte du caractère nouveau de la démarche et permettre une évaluation du dispositif projeté.

10 CONCLUSION

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

- d'adopter le projet de Décret sur la prévention de la radicalisation et de l'extrémisme violent ;
- d'accepter le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion Claire Richard et consorts – Mise en place d'une permanence téléphonique (" *helpline* ") comme mesure de prévention du radicalisme ;
- d'accepter la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Laurence Cretegny – Lutte contre le radicalisme et ses effets néfastes : état des lieux.

PROJET DE DÉCRET
sur la prévention de la radicalisation et de l'extrémisme violent

du 21 mars 2018

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

Vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat,

Vu le Plan d'action national de lutte contre la radicalisation et l'extrémisme violent du 4 décembre 2017,

Vu la loi sur la protection des données personnelles,

décrète

Art. 1 But

[1] Le présent décret vise à instaurer une politique publique de prévention de la radicalisation et de l'extrémisme violent.

Art. 2 Champ d'application

[1] Sont soumis au présent décret :

- l'administration cantonale ;
- les communes, ainsi que les ententes, associations, fédérations, fractions et agglomérations de communes ;
- les corporations et établissements de droit public, ainsi que les personnes physiques ou morales de droit privé auxquelles le canton, une commune ou une personne morale de droit public confie des tâches publiques.

Art. 3 Définition

[1] On entend par radicalisation le processus par lequel une personne adopte des positions toujours plus extrêmes sur les plans politiques, sociaux ou religieux pouvant aller jusqu'au recours à la violence extrême pour atteindre ses buts.

Art. 4 Permanence téléphonique

[1] Le Conseil d'Etat met à disposition du public une ligne téléphonique gratuite, spécialement consacrée à la prévention de la radicalisation et de l'extrémisme violent, ainsi qu'un dispositif de communication (formulaire en ligne, notamment).

[2] Moyennant une information préalable du collaborateur concerné et de la personne appelante, le service exploitant la ligne téléphonique est autorisé à enregistrer, ou à faire enregistrer par le service en charge de l'informatique, les conversations à des fins de retranscription, de formation et de qualité.

Art. 5 Groupe opérationnel

[1] Le Conseil d'Etat nomme un groupe opérationnel pluridisciplinaire, chargé d'assurer la prise en charge et le suivi des cas relevant de la prévention de la radicalisation et de l'extrémisme violent.

[2] Le groupe opérationnel peut être saisi par le biais de la permanence téléphonique ou par toute entité publique.

[3] Le groupe opérationnel peut s'adjoindre l'aide d'experts.

[4] Des représentants des entités soumises au présent décret peuvent participer à ses travaux.

[5] Le groupe opérationnel rend compte au Conseil d'Etat.

Art. 6 Données personnelles

[1] Le groupe opérationnel est autorisé à traiter les données personnelles, y compris les données sensibles et les profils de personnalité, nécessaires à l'exécution des tâches que leur assigne le présent décret. Il peut en particulier traiter toutes les données permettant d'établir si une personne s'est radicalisée et si elle présente dès lors un danger pour l'ordre public.

[2] D'office ou sur requête, les collaborateurs des entités soumises au présent décret communiquent au groupe opérationnel les données personnelles, y compris les données sensibles et les profils de personnalité, dont ils ont connaissance de par leur activité professionnelle si elles ont un lien avec la prévention de la radicalisation et de l'extrémisme violent.

[3] Le groupe opérationnel peut communiquer des données personnelles, y compris des données sensibles et des profils de personnalité, aux entités soumises au présent décret chargées de suivre ou de traiter un cas relevant de la prévention de la radicalisation et de l'extrémisme violent.

Art. 7 Sécurité et conservation des données

[1] Le groupe opérationnel prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des fichiers et des données personnelles qu'il traite. Il règle la question de la responsabilité de la protection des données, des données à saisir, de leur durée de conservation, de leur accès, ainsi que de l'organisation et de l'exploitation du système d'information.

Art. 8 Durée de validité du décret et évaluation

[1] Le présent décret entre en vigueur le 1er mai 2018.

[2] Sa validité est limitée au 30 juin 2021.

[3] La politique publique de prévention mise en place au moyen du présent décret fera l'objet d'une procédure d'évaluation.

Art. 9 Exécution

[1] Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'art 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale, et le mettra en vigueur conformément à l'art.8, alinéa 1er.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 mars 2018.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

GRAND CONSEIL

MAI 2018 RC-63

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

Exposé des motifs et projet de décret sur la prévention de la radicalisation et de l'extrémisme violent et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion Claire Richard et consorts – Mise en place d'une permanence téléphonique (« helpline ») comme mesure de prévention du radicalisme (16_MOT_097) et Réponse à l'interpellation Laurence Cretegny - Lutte contre le radicalisme et ses effets néfastes : état des lieux (16_INT_648)

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 26 avril 2018 à la Salle Salle Cité, rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Laurence Cretegny, Nathalie Jaccard, Claire Richard (motionnaire), Circé Fuchs, de MM. Sergei Aschwanden, Philippe Germain, Maurice Neyroud, Daniel Ruch, Yves Paccaud, Alexandre Rydlo, Danile Trolliet, Fabien Deillon, Yvan Pahud, Felix Stürner, ainsi que de Mme Florence Bettschart-Narbel, confirmée dans son rôle de présidente et rapportrice.

Mme Béatrice Métraux, cheffe du DIS, y était accompagné de MM. Eric Golaz (délégué aux affaires religieuses), Serge Terribilini (préfet de Lausanne, président du corps préfectoral), Jacques Antenen (commandant de la police cantonale), Jean-Yves Lavanchy (chef des services de renseignement de la police cantonale).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de commission, a rédigé un projet de rapport, la commission ayant renoncé à l'établissement de notes de séances afin de répondre à la demande de traitement rapide souhaitée par la commission et la cheffe de département.

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe du DIS explique que ce projet émane de la motion Claire Richard déposée le 11 octobre 2016 demandant la création d'une permanence téléphonique comme mesure de prévention du radicalisme, à l'instar de ce qui se fait dans le canton de Genève. Dans cette démarche, le Conseil d'Etat a repris la définition de radicalisation utilisée par la Confédération, à savoir « *le processus par lequel une personne adopte des positions toujours plus extrêmes sur les plans politiques, sociaux ou religieux pouvant aller jusqu'au recours à la violence extrême pour atteindre ses buts* ». Une définition qui couvre les comportements extrêmes, qu'ils soient politiques, religieux ou sociaux, sans connotation particulière. La détection précoce de la radicalisation étant un élément clef de la prévention.

Le projet soumis au Grand Conseil comprend l'instauration d'une permanence téléphonique et du groupe opérationnel (GO) présidé par le préfet de Lausanne, lequel GO est composé d'assistants socio-éducatifs, de spécialistes en matière de santé et de sécurité, et pourra faire appel à des soutiens extérieurs tels le Centre intercantonal d'information sur les croyances (CIC). Le public pourra contacter le GO via la permanence téléphonique ou via un formulaire Internet. Le GO est pluridisciplinaire ; il traitera les cas si nécessaire et se réunira autant qu'il le faut. Une structure souple, réactive et pragmatique qui répondra, nous l'espérons, à la demande de la motion.

De plus, une plateforme interdépartementale assure la coordination et le lien avec le Conseil d'Etat. Elle est composée de représentants du DIS (polcant et SPEN), du DSAS (SPAS), du DFJC (SPJ), du DEIS (SPOP), du corps préfectoral, de la Ville de Lausanne, des Affaires religieuses, sous la présidence du délégué aux affaires religieuses. Cette plateforme traite des questions liées à la radicalisation et réfléchit à des mesures telles que les procédures internes de signalement, etc.

Ce projet de décret est la base légale nécessaire pour autoriser l'échange et le traitement en commun d'information entre les services concernés, s'agissant en effet de données sensibles. Le SJL et la Préposée à la protection des données ont été associés à ce projet, qui se situe dans le cadre légal vaudois. Ces dispositions répondent aux recommandations du réseau national de sécurité, qui demande que les cantons adaptent leur législation dans le sens de pouvoir traiter les données concernant ces radicalisations.

Le service de renseignement s'est vu augmenter son personnel d'un ETP pour traiter les informations. Le décret est prévu pour une durée de trois ans, période qui permettra d'évaluer le dispositif, et préparer le texte légal qui le suivra, cas échéant. La validation de ce décret par le Grand Conseil permettra la mise en place d'une politique publique de prévention de la radicalisation et de l'extrémisme violent.

Pour la mise en place de cette politique publique, le Conseil d'Etat a travaillé de manière pragmatique. Afin de ne pas perdre d'information, l'exploitation de la ligne téléphonique a été confiée à la PolCant. L'ensemble des départements est associé au dispositif de prise en charge, le GO assurera une prise en charge socio-éducative.

Le CE a souhaité confier la helpline à la polcant et de faire un bilan après 3 ans d'expérience. Durant cette période, le préfet de Lausanne présidera le GO – ce choix étant notamment motivé par le fait qu'au niveau de Lausanne beaucoup de situations différentes se passent. Lors du bilan, peut-être qu'il y aura une réévaluation du dispositif.

3. DISCUSSION GENERALE

La commission accueille très favorablement ce projet du Conseil d'Etat, faisant suite à la motion Claire Richard. La durée de trois ans prévue semble être suffisante pour mettre en œuvre ce dispositif et l'évaluer. Il est mis en avant qu'une large communication pour faire connaître cette ligne téléphonique est nécessaire.

La PolCant et le GO sont prêts à mettre en place la ligne téléphonique et à traiter les informations. Cela nécessite une validation du décret par le Grand Conseil. De l'avis général, il s'agit de pouvoir mettre en place au plus vite ce dispositif.

L'opportunité de mettre un outil en place fait l'unanimité, et est justifiée par les expériences dans d'autres cantons. La cheffe du DIS précise que le canton de Vaud est le premier, via ce décret, à mettre en place les bases légales pour cette démarche, d'une durée limitée ce qui permettra d'adapter le système.

Par ailleurs, la discussion générale est l'occasion de répondre à plusieurs interrogations :

Quel est le nombre de cas de radicalisation recensés actuellement sur le canton de Vaud ?

A Genève, qui passe par la Main tendue, il y a une centaine d'appels par an. Le canton de Genève n'a à ce jour pas publié de rapport détaillé, mais il ressort que 67 cas auraient occupé les acteurs genevois, et un peu plus d'une quinzaine depuis le début de l'année. Sachant que sur la septantaine de cas recensés en 2017, seuls cinq ou six ont justifié une prise en charge sous l'angle strictement sécuritaire, les autres ayant été essentiellement l'objet de suivi socio-éducatif.

La PolCant a mis en place un système pour récupérer de l'information en matière de situations à risques liés à la radicalisation depuis trois ans. En 2015, 2016 et 2017, il y a eu respectivement 300,

puis 400 et finalement 625 informations qui sont remontées. Beaucoup de ces informations se recoupent, une partie n'est bien sûr pas pertinente. A ce jour 165 situations sont « monitorées » pour savoir si il y a un risque qui peut croître. Raison pour laquelle la PolCant est très demandeuse d'un dispositif complémentaire, car elle ne dispose pas des compétences sociales pour éviter la radicalisation de personnes identifiées comme potentiellement dangereuses d'un point de vue de la sécurité et des institutions.

On lit dans le chapitre 2 de l'EMPD que « le Service de renseignement de la confédération (SRC) a recensé 500 personnes montrant des signes de radicalisation dont 80 faisant l'objet d'une enquête fedpol. » Ces 165 situations se recoupent-elles avec ces chiffres ?

Le chef des services de renseignement précise que ces 80 cas fedpol concernent des enquêtes judiciaires ouvertes par un procureur, à distinguer du renseignement qui se situe en amont des infractions. Les 165 personnes concernent des inquiétudes sur la base de renseignements et font partie des 500 personnes recensées au niveau fédéral : dans le domaine du renseignement, la compétence appartient à la Confédération ; parmi ces 165 cas, seul un tout petit nombre (8 à 10 personnes) font l'objet d'enquêtes pénales ouvertes par un procureur.

Il s'agit de détecter des personnes à risque. Or, suites à des événements dramatiques, on apprend souvent dans la presse que les auteurs « étaient connus des services ». Comment va-t-on éviter les passages à l'acte ?

Le commandant de la polcant confirme qu'il y a un vide juridique entre le moment où une personne susceptible de passer à l'acte est détectée, et le moment où on dispose de suffisamment d'éléments pour que la fedpol et le ministère public disposent de suffisamment d'éléments pour ouvrir une enquête pénale contre l'intéressé. La Confédération est en train de mettre sur pied un projet de loi sur les mesures de protections contre le terrorisme qui donne davantage de moyens aux services de police, avec un contrôle judiciaire, afin de pouvoir surveiller ces personnes, voire les contraindre à se présenter, leur interdire de fréquenter certains cercles, religieux ou autres.

L'attribution de la helpline au CET (centre d'engagement et de transmission) de la polcant au lieu d'un système de type Main tendue interpelle

Vu les limites de l'expérience genevoise d'appels anonymes à la Main tendue, par pragmatisme, il est apparu au CE que faire appel au CET de la polcant serait plus efficace car cela permettra notamment de faire l'analyse sécuritaire / non sécuritaire au moment de l'appel, le CET renvoyant les appels au GO, qui prendra en charge les cas. L'aspect sécuritaire est en effet essentiel, tout comme la prise en charge socio-éducative des cas, gérée par le GO. Etant précisé qu'il s'agira d'un autre numéro que le 117, que les personnes qui appelleront auront affaire à des opérateurs spécifiquement formés pour traiter ce type d'appels. Un dispositif comparable à des pays comme le Danemark ou la France, où le n° Vert est mis en place par le Ministère de l'intérieur. L'avantage de centraliser au CET de la polcant étant également lié au fait que l'on ne peut pas exclure des appels liés à des situations d'urgence voire de péril en la demeure, qui nécessitent une mise en œuvre immédiate de moyens policiers.

Il lit que « Les opérateurs ont été formés à la problématique spécifique des radicalisations, notamment par l'intervention d'une collaboratrice du centre intercantonal d'information sur les croyances [CIC] et par des collaborateurs de la police cantonale spécialisé dans le domaine de la radicalisation islamiste » (chap. 7.2). Quelle palette de formations est prévue pour les opérateurs afin que ces opérateurs connotés « police » puissent évaluer les questions sociales ?

La helpline sera une porte d'entrée : ce n'est pas le lieu de traitement des cas. A ce stade, les opérateurs font une appréciation de situation sommaire (facteur de danger voire d'urgence) et de la direction dans laquelle l'information doit être distribuée. Cela se situe au cœur du métier des opérateurs du CET. Pour la grande majorité des cas il s'agira de transférer les situations au GO, qui

est pluridisciplinaire. Pour mener à bien cette tâche, la formation supplémentaire requise n'est pas très importante. Une formation d'une matinée a eu lieu, dans la cadre duquel le CIC s'est exprimé.

Il faut préciser que la helpline ne sera qu'une des portes d'entrée : les institutions et partenaires de l'Etat (institutions scolaires, de santé, CSR, etc.) sont en train de mettre sur pied des processus de signalement au GO.

Des commissaires rendent attentif à l'importance d'une écoute attentive voire empathique, des cas sensibles pouvant être portés à connaissance par ce biais.

Il s'agit de mettre en place une helpline pour une problématique particulière. De toute évidence, il s'agira d'une porte d'entrée bienveillante et pleine de compassion, tient à rassurer la chef du DIS. Car on a intérêt à récolter le maximum d'information au moment de l'appel. Etant précisé qu'au 117 les opérateurs sont d'ores et déjà habitués à recevoir des appels de toute nature.

Le CET a-t-il la capacité effective de prendre en charge une telle helpline ?

La cheffe du DIS explique que dans le cadre du budget 2018, la question a été anticipée : 2 ETP supplémentaires ont été prévus pour le CET de la polcant, lesquels ont été acceptés. De plus le service de renseignement a été renforcé d'1 ETP. Par ailleurs, dès que la helpline aura une durée d'existence suffisante, le CE fera un bilan qui permettra cas échéant d'adapter les ressources en personnel de la polcant.

Le fait que la helpline soit gérée par le CET de la polcant ne risque-t-il pas de retenir certaines personnes d'appeler ?

Il ne s'agit d'un dispositif ni policier ni judiciaire, mais à but préventif. Certes les téléphones aboutissent à la polcant qui trie les cas relevant de l'urgence sécuritaire, l'appel étant adressé au GO qui n'est ni une structure policière ni judiciaire, mais de prévention.

Il est prévu que la helpline ne fonctionnera que de 6h à 22h. En dehors de ces heures, les appels seront-ils redirigés sur le 117 ?

Il est prévu qu'en dehors de ces heures, un répondeur indiquera qu'il faut appeler le 117 en cas d'urgence, à défaut qu'il faut rappeler entre 6h et 22h. Cet horaire est basé sur l'expérience genevoise qui montre que les appels nocturnes sont inexistants.

L'idée de mettre en place une hotline romande a-t-elle été discutée ? Si oui, pourquoi a-t-elle été abandonnée ?

Certains cantons sont moins concernés ou actifs que les cantons lémaniques. De plus, dans le cadre du Plan national d'action[1], on est dans une démarche typiquement fédéraliste où les cantons vont mener des projets selon le génie local qui permettront de retenir les meilleurs pratiques. Quitte à élargir les démarches par la suite. Etant précisé que l'échelle cantonale est pertinente en ce sens que toutes les politiques en matière de prévention qui seront mises en œuvre sont de compétence cantonale (école, protection de l'enfance, social, etc.)

Qu'est-ce qui sera mis en place pour éviter les fausses informations ? Les personnes appelant la helpline devront-elles décliner leur identité ?

La polcant va appliquer les règles légales dans le domaine du renseignement (LRens). La majorité de l'information est écartée après vérification. N'est conservé et transmis à la Confédération, ce qui est une obligation, que les cas qui posent une réelle problématique. La personne qui appelle peut donner ou non son identité ou un moyen de contact, sur une base volontaire. Il n'y a pas de monitorage des personnes qui souhaitent garder l'anonymat.

[1] Lien internet : https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/50667.pdf

Des précautions spécifiques seront-elles prises pour éviter d'éventuels dérapages ?

Les données qui seront rassemblées par le GO et qui auront trait à la problématique de la radicalisation sont des données personnelles sensibles. Il faut une base légale à toute entité qui traite de telles données. D'où la nécessité de ce décret qui met en place ce dispositif et légitime les organismes prévus à faire usage de ces données personnelles sensibles. Le groupe opérationnel (GO) traitera des cas particuliers et sera le seul à pouvoir manier les données personnelles sensibles. Les mesures de sécurité prévues à cet égard concernent la gestion, stockage et transmission de ces donnes sensibles. Seules quelques personnes auront accès à ces données qui resteront confinées au GO, tenu au secret le plus absolu, avec un degré de protection informatique maximal et des règles de fonctionnement internes qui font que les informations qui sortiront ne concerneront que les aspects métiers auquel est rattaché le membre du GO. Le GO ne rapportant que de manière anonyme à la Plateforme et au CE, sauf cas exceptionnel de nature pénale qui défrayerait la chronique.

Comment va-t-on concrètement pouvoir conserver et garantir l'anonymat et la confidentialité des données lorsqu'il faudra informer un département, par exemple celui de la formation ? En effet, pour que l'information soit utile, il faut d'une manière ou d'une autre la partager, dès lors rompre cette confidentialité.

Le but du décret est précisément de permettre aux institutions qui vont travailler ensemble d'échanger ces données, ce qui n'est pas possible actuellement faute de base légale. En fonction des situations, les informations seront transmises en direction des spécialistes, de la protection de l'enfance, de l'enseignement, du travail social, de l'emploi, médical, etc. dans le but de réinsérer les personnes avec les outils idoines.

Vu leur sensibilité, il est prévu un niveau maximal de sécurité. Si un acteur doit être mobilisé pour agir, par exemple pour mettre en place des mesures d'accompagnement, un certain nombre d'informations lui sera transmise, réduite au minimum possible utile à son activité dans le suivi de la situation (art. 6, al. 3 décret).

Comment sera assuré le droit du citoyen à avoir accès aux données le concernant ? Tout citoyen pourra-t-il s'adresser à une autorité pour savoir quelles données sont collectées le concernant, avec en toile de fond l'affaire des fiches fédérales ?

S'agissant de l'accès aux données, la Loi sur la protection des données s'applique pleinement. Une loi qui existe notamment à cause du scandale des fiches fédérales. Il est précisé qu'il a été renoncé de proposer dans le cadre du décret à prévoir une base légale qui empêcherait toute information aux citoyens ; dès lors ce dernier pourra demander à accéder à ces données : si un intérêt public ou privé prépondérant s'y oppose, cet accès sera refusé, ce qui fera l'objet d'une décision susceptible d'un recours auprès de la CDAP, laquelle pourra cas échéant élaborer au fil du temps une jurisprudence dans ce domaine.

Le plan d'action national précise à cet effet que « *chaque canton examine en collaboration avec son préposé à la protection des données si et dans quelle mesure l'échange d'information vertical et horizontal entre les acteurs à l'échelon cantonal et communal pour lutter contre la radicalisation et l'extrémisme violent peut être garanti. Ceci dans le respect des dispositions du droit cantonal de la protection des données et des autres lois spécifiques qui doivent également être prises en compte* » (p. 18). Etant précisé que la Préposée à la protection des données a été associée à la rédaction du décret et a préavisé positivement le projet de décret présenté. Elle a également préavisé positivement sur le système de traitement des données prévu.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

2 DISPOSITIF MIS EN PLACE PAR LA CONFÉDÉRATION

On lit que « en matière de lutte contre les radicalisations, la Confédération a opéré une claire distinction entre la question sécuritaire et la question de la prévention. » Comment cette distinction est-elle effective dans les faits ?

Il y a une répartition des compétences entre les cantons et Confédération. De manière schématique, la Confédération est leader pour les questions sécuritaires, les lois et organismes compétents dans ce domaine étant fédéraux. Lorsqu'un canton a des renseignements intéressants concernant la question sécuritaire, il est tenu de les rapporter à la Confédération. S'agissant de la prévention, la compétence est clairement cantonale.

Un commissaire estime que le système mis en place par ce décret fait la part belle au côté sécuritaire, que les deux aspects ne sont pas dissociables.

Il est précisé que les données qui seront rassemblées au sein du GO ne seront pas en tant que telles fournies à la PolCant, à moins qu'on ait un problème de sécurité immédiat à lui transmettre. Le but est de prévenir le passage à l'acte.

Quelle publicité est-il prévu de faire en direction du public concernant la création de cette helpline ?

Toutes les entités publiques, notamment les communes et les préfectures, mais aussi les hôpitaux etc., vont recevoir du matériel de communication et d'information (dépliants et affiches mis à disposition des guichets officiels). L'idée est de faire en sorte que cette information soit visible dans les organismes publics. On a renoncé à prévoir des actions publicitaires, mais privilégié une publication large. Par ailleurs une page Internet dédiée à cette problématique avec la possibilité de contacter le GO via un formulaire courriel permettant les annexes sera mis en place. Outre le numéro de la helpline et de la page Internet, la possibilité de contacter le Centre d'information sur les croyances sera mise en avant.

9 CONSEQUENCES

9.1 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

Il est précisé que l'ETP supplémentaire afin de renforcer la section renseignements de la Police cantonale sera pris en charge par le Département ; il sera en CDI, la Polcant n'ayant pas de collaborateurs en CDD. La Confédération mettant cinq millions à disposition des cantons dans le cadre du Plan d'action national, une demande sera faite pour obtenir un financement supplémentaire.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

Article 1

A l'unanimité, la commission adopte l'article 1 tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 2

A l'unanimité, la commission adopte l'article 2 tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 3

A l'unanimité, la commission adopte l'article 3 tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 4

Il est confirmé que les personnes appelant seront informées que leur appel peut être enregistré à des fins de retranscription, de formation et de qualité. L'intérêt de l'enregistrement réside notamment dans la possibilité de réécouter des entretiens avec des personnes s'exprimant dans une langue étrangère. Il est précisé que ces enregistrements ne sont pas destinés à être gardés. La durée de conservation des enregistrements des appels qui parviendront à la permanence téléphonique est limitée à une période d'un mois.

Le souci que ces enregistrements, qui plus est dans une centrale gérée par la Polcant, puisse freiner des personnes qui ne voudraient pas être enregistrées ou désireraient garder l'anonymat fait l'objet d'une attention particulière. Bien qu'aboutissant à la centrale de la Polcant, ces appels feront l'objet d'un traitement propre, avec un numéro d'appel spécifique. En cas de refus de se faire enregistrer, il appartiendra à l'opérateur du centre d'appel de trouver une solution au cas par cas, voire d'adapter le dispositif si cela devenait répétitif. Dans tous les cas, la possibilité de contacter le GO par courriel permet l'anonymat. Etant entendu que les personnes qui appellent ont besoin d'aide ou sont en possession d'informations qu'elles jugent importantes. Et dans les cas d'appels visant à nuire à autrui, l'enregistrement peut pousser à la retenue.

Concernant la possibilité de faire enregistrer les conversations pour la DSI, cela découle du fait que la centrale téléphonique est exploitée par la PolCant mais que les moyens sont mis à disposition par la DSI, les enregistrements étant dès lors effectués par cette dernière.

Concernant la possibilité d'intervention de la part du service chargé de l'informatique, le Bureau de la protection des données précise : « *S'agissant de la possibilité, intégrée à l'art. 4, de faire enregistrer les conversations entrantes sur la helpline par le service en charge de l'informatique, le but était de permettre au service métier, si cela s'avérait nécessaire, de pouvoir faire appel à la DSI en ce qui concerne l'enregistrement des conversations (sur le plan technique). Au vu du caractère particulièrement sensible des données traitées, nous avons estimé qu'une telle possibilité devrait être clairement explicitée dans le décret.* » Autrement dit, aujourd'hui, la Polcant procède aux enregistrements par elle-même. Il n'est cependant pas exclu qu'un soutien purement technique de la DSI soit nécessaire à futur, raison pour laquelle – une base légale étant nécessaire – la chose a d'ores et déjà été prévue.

Par 14 voix pour, une abstention et aucune voix contre, la commission adopte l'article 4 tel que proposé par le Conseil d'Etat.

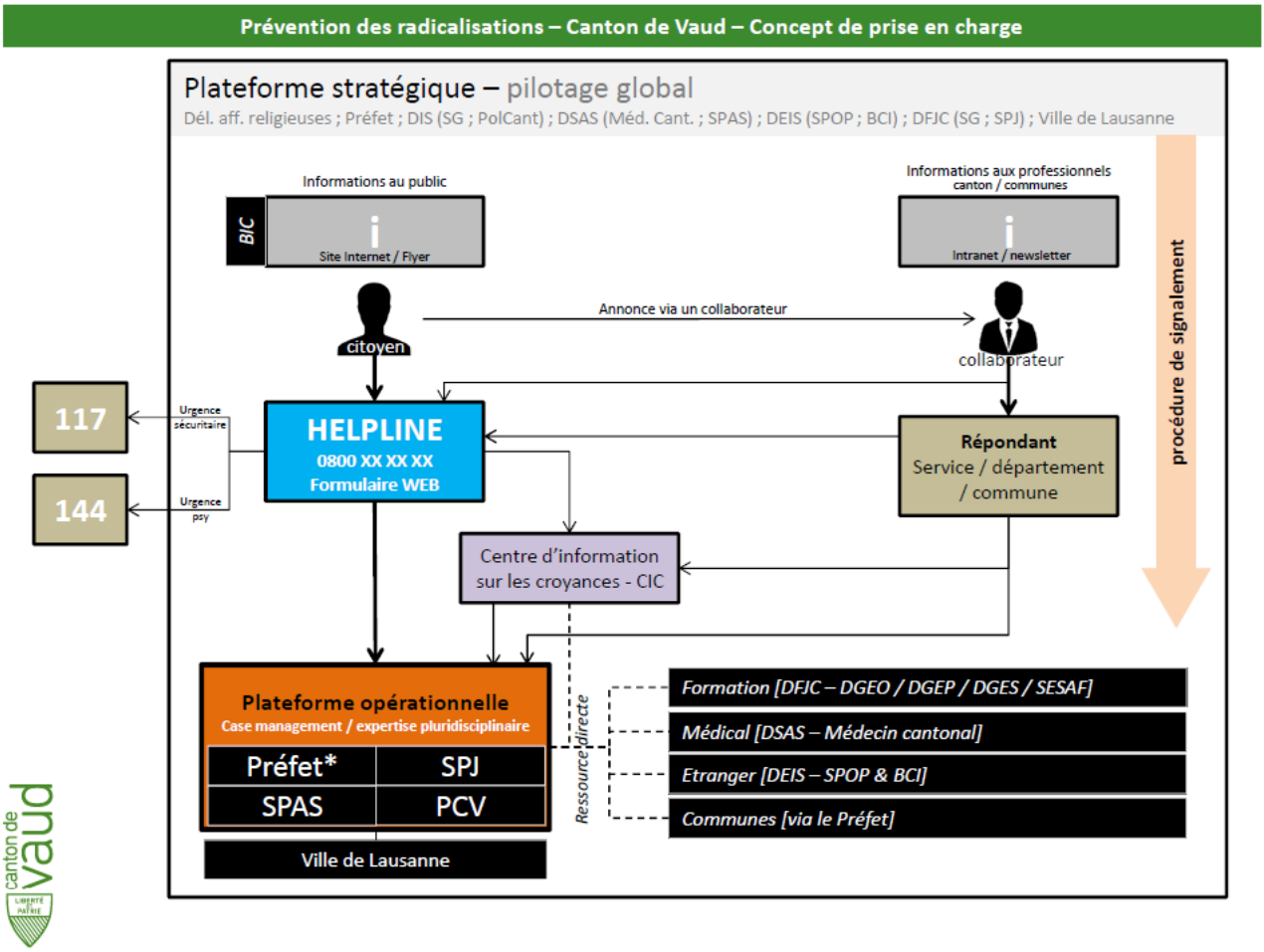
Article 5

Il est prévu que le groupe opérationnel peut être saisi par toute entité publique. Comment cela est-il prévu ?

Chaque entité publique est appelée à mettre en place un processus de signalement pour éviter la dispersion de l'information.

Quelle est la composition de ce groupe opérationnel ? Pourquoi cela n'est-il pas précisé dans le décret ?

La volonté est de créer un GO le plus restreint possible. La question de la protection des données personnelles et de la confidentialité est une des motivations, mais il s'agit surtout de ne pas multiplier les acteurs et d'agir au cas par cas, philosophie qui préside à cette démarche, comme dans tous les pays confrontés à cette problématique de la radicalisation. Il n'y a pas de solution unique mais des solutions par situations. Le noyau dur très restreint, le GO, peut être appelé à s'élargir en faisant appel aux acteurs qui pourraient être utiles dans le cas qui est suivi.



Comme le met en évidence ce schéma remis en séance, toutes les voies aboutissent au GO (nommé « plateforme opérationnelle dans le schéma ») : la helpline, les éléments venant du CIC, les signalements venant des entités étatiques, etc. Le groupe opérationnel, présidé par le préfet de Lausanne et vice-présidé par la préfète du district de Lausanne, est composé d'un représentant du SPJ, d'un représentant du SPAS, d'un représentant de la PolCant pour l'analyse du risque ; une place particulière à la Ville de Lausanne, particulièrement concernée, a été prévue.

Le schéma met en exergue l'ensemble des institutions partenaires qui pourront être mobilisées de cas en cas (formation, médical, étrangers, communes). Le GO est donc une structure souple, multiforme, pouvant s'élargir en fonction des cas qu'il aura à traiter.

A l'unanimité, la commission adopte l'article 5 tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 6

Il est précisé que l'al. 1 est la base légale qui permet au GO de traiter des données personnelles sensibles. L'al. 2 donne la possibilité à des collaborateurs d'entités publiques de contacter le GO munis de données personnelles sensibles. L'al. 3 est la possibilité pour le GO de contacter des agents publics avec des données personnelles sensibles pour assurer le suivi de cas.

A l'unanimité, la commission adopte l'article 6 tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 7

A l'unanimité, la commission adopte l'article 7 tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 8

La jurisprudence permet d'établir une base légale avec effet rétroactif si elle est limitée dans le temps, qu'il n'y a pas d'inégalité de traitement, si il y a un intérêt public et le respect des droits acquis, conditions qui semblent être présentes dans ce projet de décret. Toutefois, la commission estime dans sa grande majorité qu'il n'y a pas lieu de mettre en œuvre ces bases légales avant que le Grand Conseil se soit prononcé sur ce projet de décret.

Partageant le souci que ce projet de décret soit mis au plus vite à l'ordre du jour du plénum, deux propositions d'amendements de l'al. 1 sont déposées :

– le premier visant à préciser que « [1] Le présent décret entre en vigueur le 1er ~~mai~~ juillet 2018 » ;

– le second visant à préciser que « [1] Le présent décret entre en vigueur dès son acceptation par le Grand Conseil ~~le 1er mai 2018~~ » .

Au vote opposant les deux amendements, la proposition « dès son acceptation par le Grand Conseil » obtient 8 voix, celle le « 1er juillet 2018 » 7 voix. L'amendement proposé par la commission est dès lors le suivant :

[1] Le présent décret entre en vigueur dès son acceptation par le Grand Conseil ~~le 1er mai2018~~.

Par 11 voix pour, 4 abstentions et aucune voix contre, la commission adopte l'amendement.

A l'unanimité, la commission adopte l'article 8 tel que qu'amendé par la commission.

Article 9

A l'unanimité, la commission adopte l'article 9 tel que proposé par le Conseil d'Etat.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

A l'unanimité, la commission adopte le projet de loi tel qu'il ressort à l'issue de son examen.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière sur cet EMPD.

8. RAPPORT DU CE AU GC SUR LA MOTION CLAIRE RICHARD ET CONSORTS – MISE EN PLACE D'UNE PERMANENCE TÉLÉPHONIQUE (« HELPLINE ») COMME MESURE DE PRÉVENTION DU RADICALISME (16_MOT_097)

Position de la motionnaire

La motionnaire remercie le CE pour ce projet qui répond à son avis de manière adéquate, vu la diversité des cas liés à la radicalisation. La motionnaire relève que l'ensemble des questions qu'elle soulevait dans sa motion trouvent réponse dans ce projet de décret. Elle a le sentiment, une fois n'est pas coutume, que le canton de Vaud a de l'avance dans ce dossier.

Recommandation de la commission

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.

Estimant que le dispositif prévu par ce projet de décret doit être mis en œuvre au plus vite (helpline), à l'unanimité la commission émet le vœu que cet objet soit soumis au à l'examen du Grand Conseil dès réception du rapport de commission.

Lausanne, le 8 mai 2018 La rapportrice :

(signé) *Florence Bettschart-Narbel*

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un premier crédit d'investissement de CHF 60'107'500.- destiné à financer les études et les travaux de la 3e correction du Rhône

TABLE DES MATIÈRES

1 PRESENTATION DU PROJET 4
1.1 Résumé 4

2 POURQUOI REALISER LA 3E CORRECTION DU RHONE 5
2.1 Historique des aménagements du Rhône 5
2.2 Dégâts actuels et potentiels 5
2.3 Historique des crues du Rhône aux 20ème et 21ème siècle 5

3 COMMENT EFFECTUER LA 3E CORRECTION DU RHONE 6
3.1 Stratégie fédérale 6
3.2 Les mesures générales prévues 7

4 LE PROJET DE LA 3E CORRECTION DU RHONE DANS LE CHABLAIS 8
4.1 Zones d'intervention (tronçons) 8

5 ETAT DES PROCEDURES ET DEMARCHES 9
5.1 Historique pour le canton de Vaud 9
5.2 Historique pour le canton du Valais 10
5.3 Démarches en cours et à venir 10

6 LES COUTS, PARTICIPATIONS ET SUBVENTIONS 11
6.1 Critères 12
6.1.1 Répartition financière entre Vaud et Valais 12
6.1.2 Subventionnement de l'OFEV 13
6.1.3 Participation des communes 13
6.1.4 Dépenses à charge de R3 14
6.1.5 Mise en route de l'EMPD suivant 14

7 MODE DE CONDUITE DU PROJET ET BESOINS EN RESSOURCES HUMAINES 15
7.1 Démarche participative 15
7.2 Les besoins en ressources humaines 16

8 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET 17
8.1 Conséquences sur le budget d'investissement 17
8.2 Amortissement annuel 17
8.3 Charges d'intérêt 17
8.4 Conséquences sur l'effectif du personnel 18
8.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement 18
8.6 Conséquences sur les communes 18
8.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie 18
8.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences) 18
8.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA 18
8.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD 18

8.10.1 Le principe de la dépense..... 19
8.10.2 La quotité de la dépense..... 19
8.10.3 Le moment de la dépense..... 20
8.10.4 Conclusion..... 20
8.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)..... 20
8.12 Incidences informatiques..... 20
8.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)..... 20
8.14 Simplifications administratives..... 20
8.15 Protection des données..... 20
8.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement..... 21

9 CONCLUSION..... 21

1 PRESENTATION DU PROJET

1.1 Résumé

Le présent EMPD traite d'une demande de crédit d'investissement de CHF 60'107'500.- destiné à financer les études et les travaux de la 3e correction du Rhône pour une première période de dix ans. Le coût d'investissement total dans le Chablais se monte à environ CHF 730 millions, dont CHF 146 millions à charge du canton de Vaud sur 20 ans, subventions fédérales et participations communales déduites. Un crédit ultérieur sera demandé pour la seconde période de travaux.

La plaine dans le Chablais est aujourd'hui soumise aux crues du Rhône et les dégâts qui peuvent en résulter sont estimés à environ CHF 2.2 milliards pour une crue de temps de retour de 100 ans, dont environ CHF 500 millions sur Vaud. Les 1re et 2e corrections du Rhône entreprises entre 1860 et 1890 par la réalisation de digues parallèles et entre 1930 et 1960 par la surélévation des digues, n'ont pas assuré la sécurité attendue. La 3e correction du Rhône propose une gestion des crues par des élargissements coordonnés avec des renforcements de digues.

En 2009, le Conseil fédéral adopte un message sur le financement 2009-2014 de la 3e correction du Rhône, en soulignant son soutien total à un projet qui remplit pleinement les critères d'un projet de protection contre les crues efficace et durable. En sécurisant toute la plaine du Rhône, la 3e correction du fleuve constitue aussi une condition-cadre indispensable au développement de l'économie, une valorisation du cours d'eau, une sauvegarde des terres agricoles et une plus-value écologique majeure, en particulier dans le cadre des grands élargissements et du développement d'un delta terrestre et lacustre sur 80 ha.

Les zones d'intervention sont au nombre de quatre : le secteur Lavey avec principalement des élargissements ; la Mesure prioritaire du Chablais, entre Bex et l'Ile des Clous, avec des élargissements alternés rive gauche, rive droite et des renforcements de digues ; le secteur Chessel-Noville qui nécessite des renforcements de digues encore à l'étude et le Delta qui vise essentiellement des buts écologiques en rétablissant une dynamique naturelle.

Le projet de 3e correction du Rhône a déjà fait l'objet de deux EMPD, le 1er adopté par le Conseil d'Etat le 27 juin 2006 portait sur des travaux urgents et le 2e adopté le 31 mai 2011, concernait des études en vue d'une mise à l'enquête publique et le financement d'une direction de projet. Le Plan Directeur sectoriel de la 3e correction du Rhône Vaud a été adopté le 29 juin 2016 par le Conseil d'Etat. Préalablement, les Conseils d'Etat vaudois et valaisan avaient validé le Plan d'Aménagement de la 3e correction du Rhône en novembre 2012. Le Grand Conseil valaisan a décidé par voie de décret le 11 septembre 2014 de constituer un fonds de financement de CHF 60 millions qui a été validé par la votation populaire du 14 juin 2015.

La coordination entre les services, les offices des cantons de Vaud et du Valais, la Confédération, les communes, les bureaux d'études et les ONG, principalement, est assurée au moyen d'un comité de pilotage intercantonal, accompagné de démarches participatives de commissions intercantonales et régionales ainsi que de séances de coordination mensuelles. Le travail de coordination avec le canton du Valais est conséquent et va encore augmenter avec le début des travaux, de nouvelles ressources humaines sont donc nécessaires. Elles permettront également d'assurer la défense des intérêts du canton de Vaud dans le cadre du partenariat avec le canton du Valais.

La répartition financière entre les cantons de Vaud et du Valais pour les études et travaux d'intérêt commun est finalisée avec une dernière interrogation sur la valeur des terrains du site de Tamoil. Le subventionnement de la Confédération est acquis avec un taux moyen d'un peu plus de 45 % et la participation communale se monte à quelque 3% de la contribution vaudoise.

2 POURQUOI REALISER LA 3E CORRECTION DU RHONE

2.1 Historique des aménagements du Rhône

La plaine du Chablais est aujourd'hui soumise aux crues du Rhône et les dégâts qui peuvent en résulter sont importants, et le seront plus encore dans le futur. Cette situation fragile n'a pas été résolue avec une vision à long terme par les 1re et 2e corrections du Rhône entreprises entre 1860 et 1890 par la réalisation de digues parallèles, puis entre 1930 et 1960 par des surélévations de digues principalement. Ces travaux ont donc consisté en l'endiguement et le rétrécissement du fleuve, dans une démarche à courte vue et avec d'importants déficits environnementaux, mais qui correspondait à l'état des connaissances de l'époque.

La 3e correction du Rhône (R3) propose une gestion des crues par des élargissements, de façon coordonnée avec le renforcement des digues là où elles présentent des risques de rupture.

En réduisant très fortement et sur le long terme le danger de crues dans la plaine du Rhône chablaisienne, le potentiel de développement économique et social est favorisé sur de grandes surfaces. La nature y trouve largement son compte à travers un espace cours d'eau plus généreux.

Le Rhône occupera sa largeur de régime en favorisant une dynamique alluviale plus proche d'un état naturel. Ces aménagements sont durables d'un point de vue sécuritaire et des gains environnementaux importants sont ainsi obtenus. Le cours d'eau mais également un grand nombre d'infrastructures qui y sont liées seront de ce fait assainis.

Le projet de la 3e correction du Rhône s'inscrit dans une vision d'ensemble Vaud-Valais développée depuis plus de 10 ans avec le soutien constant de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV).

2.2 Dégâts actuels et potentiels

Aujourd'hui, les dégâts potentiels dans la plaine chablaisienne sont estimés à environ CHF 2.2 milliards pour une crue de temps de retour de 100 ans (Q100 cible), dont environ CHF 500 millions sur Vaud. En considérant les zones actuellement affectées comme intégralement bâties, ce montant atteindrait CHF 3.4 milliards, dont CHF 1.25 milliards en rive droite.

Ces montants très conséquents s'expliquent par le danger élevé représenté par la cote du plan d'eau qui, en certains endroits du linéaire, se situe à 4.0 m au-dessus du niveau de la plaine. En cas de rupture de digue, ou de débordement, des destructions matérielles majeures s'en suivraient, avec des issues fatales très probables. Les ouvrages d'art sur le Rhône ne seraient par ailleurs pas épargnés.

Si les zones bâties et industrielles situées en rive gauche sur territoire valaisan représentent un fort potentiel de dégâts, il en va de même pour les zones industrielles d'Aigle et d'Ollon, qui méritent une protection à la hauteur des investissements consentis et des projets en cours.

Notons que l'avenir de la raffinerie Tamoil est incertain, mais il représente à lui seul pas loin de 50% des dégâts potentiels. Une évaluation régulière des dégâts en fonction des aménagements projetés sera faite, notamment à l'occasion des révisions du Plan d'aménagement du Rhône.

2.3 Historique des crues du Rhône aux 20ème et 21ème siècle

En résumé, on peut caractériser les 5 crues majeures ayant touché la plaine du Rhône aux 20ème et 21ème siècle de la manière suivante :

Juin-juillet 1935

Inondation majeure des secteurs de Chessel et Noville (environ 1'000 hectares inondés) suite à une brèche dans la région d'Yvorne. Quelques brèches sont aussi constatées sur VS à Conthey et à Chamoson notamment. Aucune donnée chiffrée n'est à disposition.

Septembre 1948

Il a été observé une inondation totale de la plaine entre Charrat et Martigny. Plusieurs ponts ont été emportés. Aucune trace d'impact majeur n'a pu être mise en évidence sur le canton de Vaud. Il est à supposer que le Chablais a été partiellement épargné grâce aux débordements subis par le canton du Valais en amont. Cette partielle pseudo-protection pour le Chablais n'existera plus une fois achevés les travaux de la 3ème correction du Rhône en Valais. La nécessité de prendre des mesures de protection en terre vaudoise est là encore confirmée.

Août 1987 et septembre 1993

Ces deux crues ont engendré de nombreuses érosions de la digue qui a menacé de céder au vu du très haut niveau atteint par l'eau. Le Haut-Valais a été frappé par des inondations à Brigue et Salgesh en 1987. Grâce à de rapides réfections tout au long des digues de plus grandes catastrophes ont pu être évitées. C'est suite à ces deux crues, qui ont rappelé les limites de capacité du fleuve, que les premières réflexions d'une 3ème correction du Rhône ont été initiées.

Octobre 2000

Destruction de la digue de Chamoson ayant gravement touché le village et inondations partielles de Collonges-Evionnaz ainsi que de Lavey sur le canton de Vaud. Transport massif de bois ayant arraché la passerelle d'Illarsaz et charrié plus de 10'000 m^3de bois éparpillés sur le Léman. Les dégâts causés par le Rhône et ses affluents pour les deux cantons ont été estimés à plus de 500 mios dans la plaine pour cet événement uniquement.

Analysant ces phénomènes * les experts de la Confédération (rapport de l'OFEV*) relèvent la succession rapide d'événements exceptionnels entre 1987 et 2000 et jugent qu'une répétition de catastrophes à cette fréquence n'est pas exclue, ceci compte tenu du réchauffement climatique. Selon l'OFEV, rien ne permet d'affirmer qu'une crue comparable à celles de la fin du 20ème siècle puisse être évitée à court ou moyen terme.

*.https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/dangersnaturels/publications-etudes/publications/les-crues-20

3 COMMENT EFFECTUER LA 3E CORRECTION DU RHONE

3.1 Stratégie fédérale

Un projet de protection contre les crues efficace et durable

En 2009, le Conseil fédéral adopte un message sur le financement 2009-2014 de la 3e correction du Rhône, en soulignant son soutien total à un projet qui remplit pleinement les critères d'un projet de protection contre les crues efficace et durable. Dans son message il rappelle les critères définis :

- la prise en compte des incertitudes naturelles, notamment des débits de crues plus importants qui doivent être prévus avec les changements climatiques ;
- une protection appropriée mais différenciée ;

a. les zones de très forte concentration d'habitations et d'industries nécessitent une protection élevée,

b. cette protection ne peut pas être totale ; des corridors d'évacuation des crues extrêmes doivent être prévus,

- une gestion intégrale des risques, ce qui implique aussi des mesures de planification du territoire et des interventions d'urgence ;
- le respect du cours d'eau en tant qu'écosystème, élément majeur de l'environnement naturel et du paysage de la plaine.

En sécurisant toute la plaine du Rhône, la 3e correction du fleuve constitue aussi une condition-cadre indispensable au développement de l'économie. Elle offre une protection contre les crues aux principales villes et aux principales zones industrielles. Elle permettra de valoriser le cours d'eau en tant que colonne vertébrale du développement d'activités sportives, de loisirs et de détente.

Concernant les terres agricoles, une optimisation du projet permettra de minimiser l'impact sur les bonnes terres, en particulier les surfaces d'assolement. Les conséquences négatives pourront être compensées par des améliorations structurelles et par une amélioration du potentiel de production. Les infrastructures agricoles touchées par le projet (chemins, drainages,…) seront intégralement remplacées bénéficiant d'une valeur à neuf.

3.2 Les mesures générales prévues

Si le mot-clé des deux corrections précédentes du Rhône a été l'endiguement toujours plus haut, cette fois, le mot-clé est l'élargissement. Ce n'est pas une spécificité typiquement suisse, mais un concept d'aménagement largement reconnu.

Ce choix d'aménagement, qui a fait ses preuves, est déterminé par la nécessité d'abaisser le niveau du plan d'eau, réduisant ainsi les risques d'inondation catastrophique en cas de débordement.

Des digues larges et stables garantissent par ailleurs la robustesse et la pérennité de l'ouvrage et empêchent le développement de brèches dévastatrices.

Une gestion du risque résiduel signifie que toute crue au-delà de la crue de projet transitera par des couloirs planifiés dans la plaine, les déversements sont contrôlés et ainsi tout débordement non contrôlé est proscrit.

De nombreuses mesures environnementales sont prévues, notamment dans les grands élargissements – Les Iles et l'Ile des Clous - et dans les zones terrestre et lacustre du delta du Rhône à son embouchure dans le lac Léman.

L'ensemble des infrastructures existantes, les chemins, les aménagements de loisirs et les routes, détruites par le projet seront reconstruites et financées par le projet de la 3e correction du Rhône. Des mesures à caractère social supplémentaires pourront être prises par les communes en synergie avec le projet, notamment pour favoriser la mobilité douce le long des berges du Rhône et en des endroits choisis l'accès au fleuve, et pour maintenir, voire encourager, le potentiel de développement communal.

Par mesures agricoles il faut entendre les mesures collectives liées aux effets directs et complémentaires de R3, tels les chemins de desserte agricole, les irrigations et drainages éventuels suite aux mouvements de la nappe, ainsi que les mesures individuelles liées aux exploitations durement touchées et aux indemnités pour pertes de récoltes. Toutes les mesures envisagées sont imposées par le projet qui impacte de manière forte les terres agricoles atteignant pas loin de 15 ha. Il est donc nécessaire de compenser ces pertes à travers les mesures collectives de remplacement, de remise en état voire de création de nouvelles infrastructures. Il est aussi prévisible que le revenu de certains propriétaires subisse de lourdes pertes de revenu nécessitant de les compenser. Ces principes ont été discutés avec les offices fédéraux de l'environnement et de l'agriculture qui les ont validés.

Ainsi, le projet de 3e correction du Rhône répond aux exigences légales, en particulier aux directives de protection contre les crues et de protection de la nature et du paysage. Il est durable, car la dynamique fluviale est respectée et l'évolution morphologique du fleuve pourra se faire à l'intérieur de l'espace élargi.

En résumé, le projet est équilibré sachant que même la production d'énergie est intégrée au concept global. En effet le pallier hydroélectrique au droit de Massongex-Bex (MBR) fait partie intégrante de la planification des aménagements prévus sur le Rhône dans le Chablais. Par contre les autres projets situés en aval qui avaient été prévus par Hydro-Rhône ne pourront assurément plus être réalisés.

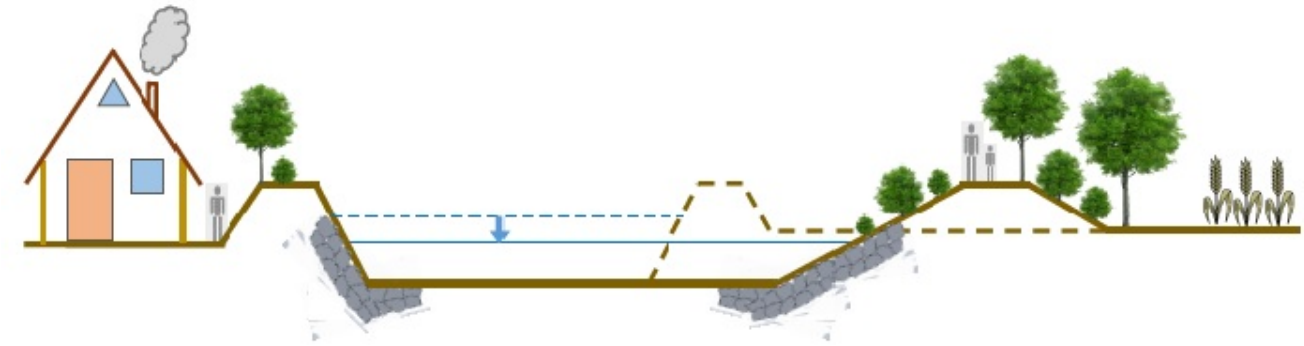


Fig 1. Rhône actuel et principe d'aménagement. Elargissement avec abaissement du niveau d'eau, renforcement des digues.

4 LE PROJET DE LA 3E CORRECTION DU RHONE DANS LE CHABLAIS

4.1 Zones d'intervention (tronçons)

Le Plan Directeur sectoriel de la 3e correction du Rhône adopté par le Conseil d'Etat, a identifié quatre zones d'intervention :

- Le secteur de Lavey : La zone d'intervention se situe sur le territoire de la Commune de Lavey-Morcles, où les mesures d'aménagement proposées consistent en un élargissement. Des approfondissements, des comblements et des rehaussements de digues tenant compte d'objectifs de protection adaptés peuvent être envisagés.
- La Mesure Prioritaire (MP) du Chablais : Ce tronçon comprend des élargissements alternés rive droite - rive gauche et des mesures de renforcement, entre Bex et les Iles de Clous sur environ 16 km. Sont intégrés dans cette mesure l'inondation des forêts alluviales et les grands élargissements aux lieux-dits "Les Iles" et " Ile des Clous " qui intègrent une zone naturelle existante. Le débit pris en compte est le débit extrême. Le projet hydroélectrique de Massongex-Bex-Rhône (MBR) est totalement intégré au concept d'aménagement du fleuve. Ce projet est toutefois porté par un consortium indépendant de la conduite du projet de la 3e correction du Rhône. MBR a été mis à l'enquête en novembre 2016 ; 3 oppositions sont en cours de traitement. Le projet d'agglomération du Chablais (Chablais agglo) concerne également ce tronçon prioritaire, particulièrement en ce qui concerne la mobilité. A l'aval de l'Ile des Clous l'écoulement dans le Rhône d'un débit centennal est assuré, mais des arrière-digues sont envisagées à proximité des villages pour contenir des débits supérieurs équivalant à la crue extrême. Un espace non constructible sera réservé pour garantir l'accès aux digues en vue de leur entretien.
- Le secteur de Chessel – Noville : Tronçon situé entre la MP Chablais et le delta. Il est attendu de devoir prendre un certain nombre de mesures de protection des pieds de berge suite à un déficit de charriage dû aux élargissements réalisés à l'amont. Les premières études seront entreprises vers 2026 après évaluation des effets des mesures de correction à l'amont. L'exécution de ces travaux est planifiée aux alentours de 2030.
- Le Delta : Ce secteur vise essentiellement des objectifs écologiques avec notamment la création d'un 2e chenal pour une partie des eaux et des objectifs de valorisation des loisirs (un réseau de chemins de randonnée, de pistes cyclables et cavalières). Le développement d'un delta lacustre est attendu grâce à la création d'un nouveau chenal. Il s'étendra entre le Rhône actuel et le Vieux Rhône sur environ 80 ha, y compris le delta lacustre. Il permettra notamment la revitalisation de

la zone alluviale des Grangettes. Plusieurs variantes sont encore à l'étude, notamment à l'aide de modèles physiques, qui devront préciser l'évolution probable du delta terrestre et du delta lacustre et évaluer leurs implications sur la protection des rives. L'aménagement d'un delta lacustre et terrestre représente une plus-value environnementale majeure.

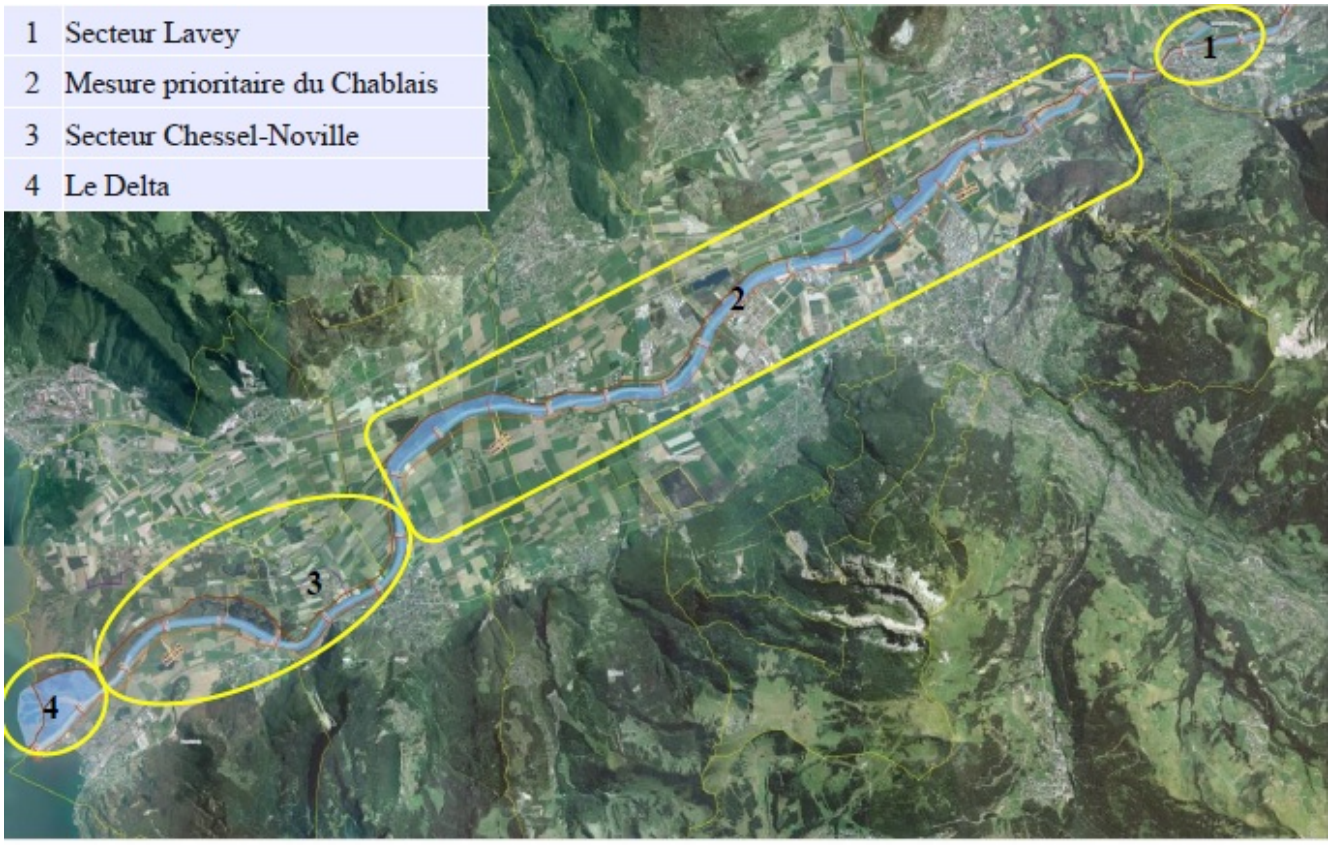


Fig 2. Les mesures de la 3e correction du Rhône dans le tronçon Chablaisien.

5 ETAT DES PROCEDURES ET DEMARCHES

5.1 Historique pour le canton de Vaud

Le projet de 3e correction du Rhône a déjà fait l'objet de deux EMPD.

Le premier, adopté par le Grand Conseil le 27 juin 2006, portait sur des travaux urgents et transitoires à Aigle (déjà réalisés), sur les études d'avant-projets et sur le financement des chefs de projets, avec une participation vaudoise de CHF 6'944'000.-.

Le deuxième, adopté par le Grand Conseil le 31 mai 2011, portait sur des études en vue de la mise à l'enquête publique des travaux, un chef de projet VD et un directeur de projet VD-VS, avec une participation vaudoise de CHF 2'190'000.-. Ces deux financements arrivent à leur terme.

Le document fondamental qui engage le Conseil d'Etat, non seulement au niveau cantonal, mais également vis-à-vis du canton du Valais et de la Confédération est le Plan Directeur sectoriel de la 3e correction du Rhône Vaud, daté de juin 2016. Une première consultation publique a eu lieu du 16 mai au 30 septembre 2008. Cette consultation a donné lieu à environ 300 remarques. Ces remarques ont été intégrées, pour la plupart, dans une version optimisée en 2012 sous forme d'un avant-projet validé par le conseil d'Etat le 14 novembre 2012. Par la suite, diverses modifications ont encore été apportées en relation avec les différentes études du projet. Finalement, après une dernière consultation des services de l'Etat entre avril et mai 2016, le Plan Directeur sectoriel de la 3e correction du Rhône Vaud a été adopté par le Conseil d'Etat en séance du 29 juin 2016.

Les mesures décrites dans le Plan Directeur sectoriel approuvé par le Conseil d'Etat forment un ensemble cohérent. Seule la réalisation de toutes ces mesures assure une protection de la plaine contre les crues efficace et conforme aux engagements pris envers la population.

5.2 Historique pour le canton du Valais

Le Plan d'Aménagement de la 3e correction du Rhône (PA-R3) présente l'aménagement global du fleuve prévu de Gletsch au Léman. Il a été élaboré en collaboration avec le canton de Vaud, gestionnaire de la rive droite du Rhône sur le secteur du Chablais. Il sert de base à l'établissement des dossiers d'enquête qui seront établis secteur par secteur, en fonction des priorités. Le PA-R3 a été mis en consultation publique en 2008.

Le projet initial de 2008 a été modifié en diminuant l'emprise sur l'agriculture. Le PA-R3 adapté dans ce sens a été validé par les Conseils d'Etat vaudois et valaisan en novembre 2012. Cette décision a fixé la variante d'aménagement du fleuve, son emprise et les priorités d'exécution.

Le Grand Conseil valaisan a décidé par voie de décret le 11 septembre 2014 de constituer un fonds de financement pour la 3e correction du Rhône alimenté par CHF 60 millions. Un référendum contre ce décret a abouti. Le décret a été validé par la votation populaire du 14 juin 2015, avec une acceptation par 57% des votants.

Plusieurs chantiers ont démarré en Valais, à Aproz et à Viège. Quatre sont déjà terminés (Port-Valais, Vouvry, Collombey et Illarsaz) tandis que plusieurs mesures ont été mises à l'enquête publique.

5.3 Démarches en cours et à venir

• Consolidation du dossier de mise à l'enquête publique de la MP Chablais	Automne 2017
• Consultation des services de l'Etat de la MP Chablais	Hiver 2017-2018
• Mise à l'enquête publique de la MP Chablais	2018
• Elaboration du dossier de mise à l'enquête publique du Delta	2017-2019
• Mise à l'enquête publique du Delta	2019
• Début des travaux (MP Chablais + Delta)	2020-2022 (selon oppositions à traiter)
• Etude du secteur de Chessel-Noville	env. 2026
• Mise à l'enquête publique du secteur de Chessel-Noville	env. 2027
• Etude du secteur de Lavey	env. 2028
• Mise à l'enquête publique du secteur de Lavey	env. 2031

6 LES COUTS, PARTICIPATIONS ET SUBVENTIONS

Les études et les travaux nécessaires à la réalisation complète de la 3e correction du Rhône sur l'ensemble du Chablais implique un investissement conséquent, de plus de CHF 700 mios pour les 20 prochaines années (Tableau 1).

Tableau 1. R3 Chablais – Estimation des coûts selon connaissances avril 2017 (en mio CHF)

Objets communs VD - VS			
	Coûts totaux sur 20 ans	1re période de 10 ans	2e période de 10 ans
		Présent EMPD	EMPD ultérieur
Secteur de Lavey	65	10	55
Mesure prioritaire du Chablais	480	235	245
Secteur Chessel - Noville	100	2	98
Secteur du delta	40	40	0
Etudes, suivi et direction de projet	15	8.5	6.5
Total objets communs VD - VS	700	**295.5**	404.5
Objets spécifiques VD			
Equipe de projet	13	6.5	6.5
Accompagnement agricole	15	8	7
Total objets spécifiques VD	28	**14.5**	13.5

Le montant correspondant aux objets communs sera réparti entre les cantons de Vaud et du Valais (Tableau 2), la Confédération et les communes territoriales concernées.

Tableau 2. Répartition globale entre les cantons de Vaud et du Valais (en mio CHF) :

	Coûts totaux	**Valais (62.5%)**	**Vaud (37.5%)**
Secteur de Lavey	65.0	40.6	24.4
Mesure prioritaire du Chablais	480.0	300.0	180.0
Secteur Chessel-Noville	100.0	62.5	37.5
Secteur du Delta	40.0	25.0	15.0
Etudes, suivi et direction de projet	15.0	9.4	5.6
Objets communs VD-VS	**700.0**	**437.5**	**262.5**
Equipe de projet			13.0
Accompagnement agricole			15.0
Objets spécifiques VD			**28.0**
Total contribution VD			**290.5**

Après prise en considération des subventions fédérales et des participations communales, le montant total de la subvention cantonale est estimé à CHF 145.81 mios (Tableau 3).

Tableau 3. Récapitulation du financement de la contribution totale VD (CHF)

Contribution VD	290'500'000	100.0%
Subvention fédérale	135'975'000	46.81%[1]
Participation communale	8'715'000	3.0%
Subvention cantonale	**145'810'000**	**50.19%**

1. Soit 80% pour le delta et 45% pour le reste de la part vaudoise

Un premier projet de décret attribuant CHF 60'107'500.- est ainsi déposé pour faire face aux besoins d'engagement en vue des études et des travaux pour les 10 premières années. Il faut cependant bien se rendre compte que seule la réalisation de la totalité des mesures prévues permettra d'assurer une protection contre les crues efficace et de répondre aux engagements pris.

La participation financière vaudoise se fonde sur l'estimation des coûts et les critères mentionnés ci-dessous.

Tableau 4. Financement cantonal 1ère phase (en mio CHF) :

	Coûts totaux	1ère phase	Vaud (37.5%)	Part CH	Part Cmes	Part VD
Objets communs VD-VS	**700.0**	**295.5**	**110.8**	**55.1**	**3.3**	**52.4**
Secteur de Lavey	65.0	10.0	3.8	1.7	0.1	2.0
Mesure prioritaire du Chablais	480.0	235.0	88.1	39.7	2.6	45.8
Secteur Chessel-Noville	100.0	2.0	0.8	0.3	0.0	0.4
Secteur du Delta	40.0	40.0	15.0	12.0	0.5	2.6
Etudes, suivi et direction de projet	15.0	8.5	3.2	1.4	0.1	1.7
Objects spécifiques VD	**28.0**	**14.5**	**14.5**	**6.5**	**0.2**	**7.7**
Equipe de projet	13.0	6.5	6.5	2.9	0.0	3.6
Accompagnement agricole	15.0	8.0	8.0	3.6	0.2	4.2
Total investissement	**728.0**	**310.0**	**125.3**	**61.6**	**3.6**	**60.1**
			100.0%	49.2%	2.8%	48.0%

6.1 Critères

6.1.1 Répartition financière entre Vaud et Valais

Le projet de 3e correction du Rhône dans le Chablais concerne deux cantons, Vaud et Valais et huit communes sur territoire vaudois (7 communes riveraines : Noville, Chessel, Yvorne, Aigle, Ollon, Bex, Lavey et Roche).

Une règle de répartition financière entre les deux cantons a été proposée par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) le 20.10.2014 qui prend en compte de nombreux critères qui se résument comme suit :

- la nécessité de réaliser le projet en commun
- l'utilité du projet dans l'état d'occupation actuel de la plaine
- l'utilité et les contraintes futures après la réalisation du projet
- la gestion du risque résiduel en termes de contrainte future
- les emprises du projet.

La clé fixée aboutit à 37.5% pour Vaud et 62.5% pour le Valais. A ce sujet le canton du Valais aurait souhaité diminuer sa part à 60% compte tenu de l'abaissement de la valeur des terrains situés dans la zone industrielle de Tamoil. Dans la mesure où lesdits terrains subiraient un abaissement notable et durable de leur valeur, le canton de Vaud pourrait entrer en matière pour une augmentation de sa

participation plafonnée à 40%. Dans ce cas de figure l'augmentation de la part vaudoise sera assumée au travers d'un crédit additionnel ou du prochain crédit d'investissement Ce point sera abordé à intervalles réguliers au sein du COPIL Chablais.

6.1.2 Subventionnement de l'OFEV

Le crédit-cadre actuel de l'OFEV s'achève à fin 2017, mais sera prolongé jusqu'à fin 2018.

En accord avec le Département fédéral des finances, le prochain crédit-cadre proposé au Parlement regroupera les mesures anticipées et les mesures de 1re priorité sans limite de temps, mais avec une libération par le Conseil fédéral de paquets financiers basés sur les projets de mesures approuvés. Le message au Parlement présentera une vision globale de toutes les mesures prioritaires.

La Confédération participe à 35% des coûts totaux. Elle entre également en matière pour augmenter sa subvention pour les bons projets. La qualité est jugée bonne lorsque les projets s'inscrivent dans un territoire pour lequel les dangers sont intégrés à la planification, que les éventuelles situations d'urgence soient préparées et que les cas de surcharge soient bien gérés. A priori, il est attendu que tous les critères soient remplis et que le financement fédéral soit de 45%. En parallèle, la participation de la Confédération sera encore évaluée à la lumière des équilibres découlant de la péréquation financière.

De plus l'OFEV est entrée en matière pour considérer que la plus-value environnementale de l'aménagement du Delta est significative, essentiellement par la mise à disposition d'une surface importante dévolue à la dynamique alluviale permettant d'attendre un taux de subvention supérieur à 45% pour cet objet. Le taux admis dans cet EMPD pour le delta, sous réserve de confirmation de l'OFEV, est de 80%.

Il est noté par ailleurs que des discussions sont en cours afin de bénéficier éventuellement d'un financement supplémentaire de l'Office fédérale des routes (OFROU) et des CFF à titre des bénéfices retirés. Ces derniers sont jugés pour l'instant peu importants et aucun financement n'est pour l'instant acquis.

6.1.3 Participation des communes

Le Rhône est considéré comme un tronçon corrigé. A ce titre il incombe à l'Etat de Vaud de financer la totalité des frais d'entretien et d'aménagement de ce cours d'eau. L'article 47a de la loi sur la police des eaux dépendant du domaine public (LPDP) prévoit toutefois que lors des situations exceptionnelles, une partie des charges peut être prise par les communes.

Nous nous trouvons bien dans une situation exceptionnelle, au vu des bénéfices retirés notamment pour le développement économique de la plaine par les communes clairement limité dans la situation actuelle.

Il est à préciser en outre que le canton du Valais a décidé de faire participer les communes valaisannes aux frais de la 3e correction du Rhône. Elles participent, selon le modèle actuellement en vigueur à 3% de la part valaisanne à titre du bénéfice retiré et à 2% à titre de la solidarité et de la causalité.

Il est à noter que la subvention cantonale vaudoise intègre les clauses de solidarité et causalité. Le taux retenu pour la participation des communes vaudoises, par analogie avec le modèle valaisan, est donc de 3%. La répartition entre les communes se fera selon les bénéfices apportés par les travaux, à savoir essentiellement en fonction de la valeur des biens actuels mis sous protection grâce aux travaux de la 3$_{e}$ correction du Rhône. Il n'a pas été pris en compte une participation sur l'équipe de projet. Cette dernière sera composée de représentants de l'Etat. Les communes seront amenées à suivre le projet à travers leur personnel technique et politique dans le cadre des nombreuses séances à venir mais aussi pour intégrer les aménagements au développement de leurs territoires.

L’acquisition des terres pour les élargissements est la condition sine qua non pour réaliser le projet. Les communes sont propriétaires de 95% des terrains agricoles nécessaires à la 3e correction du Rhône. La participation des communes passera ainsi également par une mise à disposition de terrains communaux pour les emprises du projet permettant de diminuer leur contribution financière.

6.1.4 Dépenses à charge de R3

R3 prend à sa charge les coûts (les études et les travaux d’élargissement, de renforcement de digues, d’aménagement du delta, etc.) directement liés au projet de 3e correction, ainsi que les coûts indirectement liés au projet, pour autant que R3 en soit la cause (irrigation suite à un abaissement de la nappe, reconstructions de biotopes, etc.). L’assainissement des sites pollués concernés par un élargissement est également à charge de R3.

Par contre ; dans les cas où des améliorations sont demandées, par exemple pour augmenter le trafic sur un pont, R3 coordonne le projet avec le service correspondant qui en assure la gestion, mais n’assume financièrement que le coût correspondant au remplacement de la situation actuelle.

Il est à noter qu’un crédit spécifique de 3 mios pour les études du pont de la Moutonnerie à Saint-Triphon fait partie du devis de 480 mios relatif à la mesure prioritaire du Chablais. Le montant précité de 3 mios intègre les honoraires nécessaires pour la modification de l’infrastructure existante jusqu’aux soumissions rentrées. Une deuxième demande de crédit sera préparée par la DGMR pour la phase de réalisation de la nouvelle infrastructure du secteur "Moutonnerie".

6.1.5 Mise en route de l’EMPD suivant

L’estimation des coûts des travaux sur 20 ans sont entachés d’incertitudes. Les principales sources d’interrogations sont d’une part les oppositions attendues sur le projet, et d’autre part les nombreux imprévus inhérents aux grands chantiers, qualité des terrains évacués, résultats des soumissions, etc.

La durée de 20 ans a été fixée d’entente avec le canton du Valais afin de ne pas bloquer le développement de la plaine. Cette durée correspond par ailleurs à deux périodes d’investissement de 10 ans.

Afin de s’assurer de terminer ce chantier dans un laps de temps ne dépassant pas 20 ans il sera peut-être nécessaire de décaler certains chantiers faisant l’objet d’oppositions et en avancer d’autres afin de ne pas dépasser cette durée de l’ordre d’une vingtaine d’années. Il est ainsi identifié clairement la Mesure prioritaire du Chablais d’une part, ainsi que le Delta comme secteurs prioritaires. Toutefois, il pourrait être nécessaire d’avancer les réflexions, voire les travaux du secteur de Lavey, comme celui de Chessel-Noville si du retard devait été pris sur les 2 autres secteurs.

Une demande ultérieure de crédit sera faite, une fois épuisés les crédits du présent EMPD, et cela au plus tard 10 ans après son acceptation.

7 MODE DE CONDUITE DU PROJET ET BESOINS EN RESSOURCES HUMAINES

7.1 Démarche participative

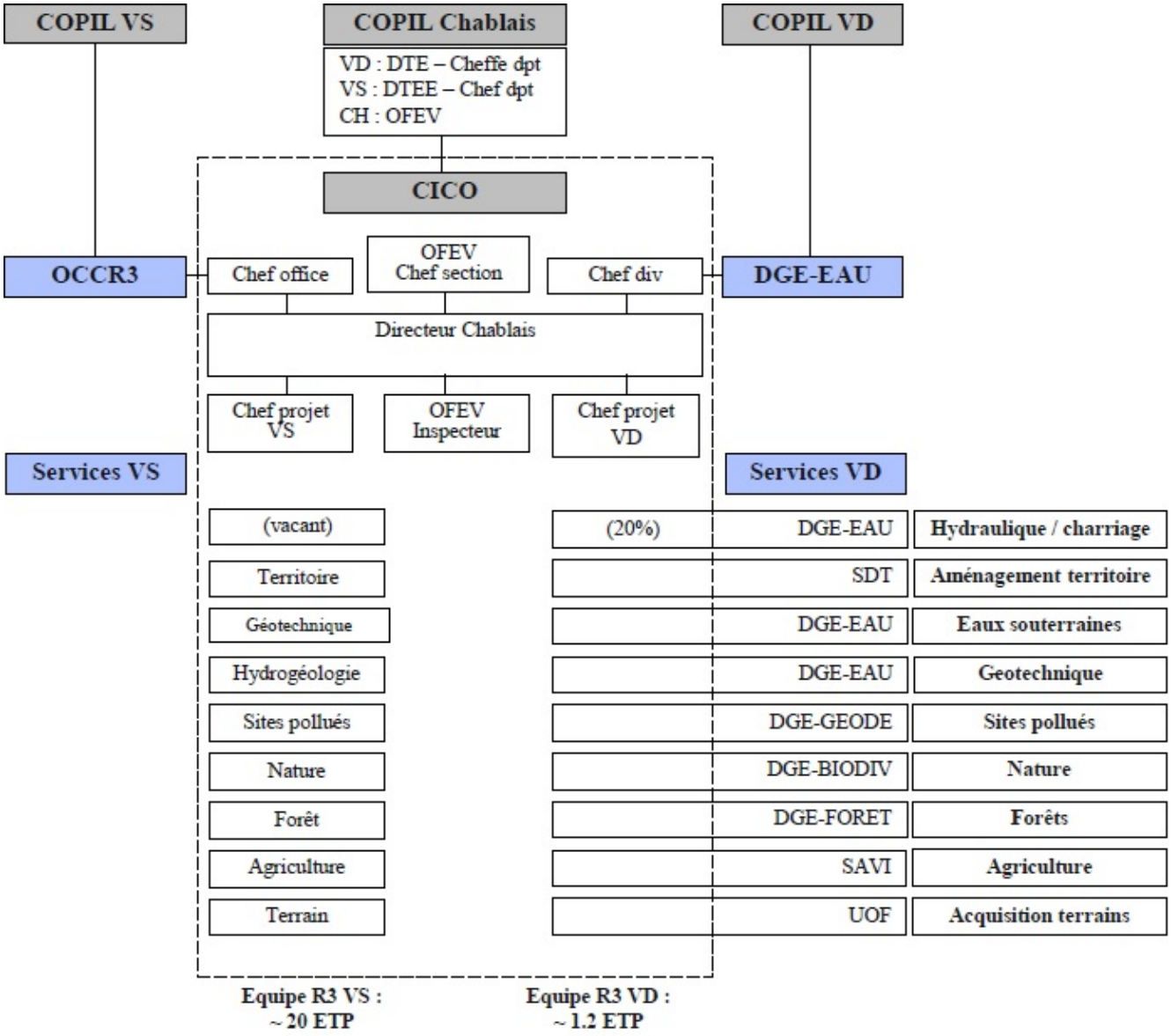


Fig 3. Organisation générale pour la gestion du projet R3.

a. Le Comité de pilotage intercantonal (COPIL CHABLAIS) assure la direction stratégique du projet.
b. Le Comité de pilotage vaudois (COPIL VD) est chargé d'accompagner au niveau stratégique et global l'élaboration et l'adaptation du Plan Directeur sectoriel 3e correction du Rhône. Il est composé de tous les services concernés directement par ce projet. Le canton du Valais dispose d'un comité analogue.
c. La Commission intercantonale de coordination (CICO) se détermine sur tous les aspects du projet pour les deux cantons en étroite coordination avec l'OFEV.
d. Les séances de coordination mensuelles, présidées par le Directeur Chablais, comprennent un représentant des services principalement concernés de l'Etat de Vaud et le chef de projet.
e. La Commission régionale de pilotage du Chablais (COREPIL Chablais), a pour mission d'accompagner le projet à l'échelle régionale et locale et de développer une vision globale de la plaine.

Le projet lui-même est coordonné globalement sur plusieurs plans via des séances ad hoc spécifiques avec :

- le canton du Valais, la Confédération, les communes et les services de l'Etat concernés.
- les organisations de défense de l'environnement, les associations agricoles et autres ONG.
- la forêt, l'agriculture, les sites pollués/contaminés.
- les routes avec la DGMR pour les ponts, le rail et les autres infrastructures (gazoduc, lignes électriques, aménagement hydroélectrique, eaux potable, puits,…).

7.2 Les besoins en ressources humaines

Le schéma général du chapitre précédent (Fig. 3) montre à l'évidence un déséquilibre majeur entre les ressources humaines mises à disposition dans le canton du Valais sous la forme d'une équipe de projet Rhône relativement autonome de 20 personnes, certes pour 160 km de linéaire, et les ressources vaudoises, un chef de projet pour env. 30 km de linéaire, épaulé ponctuellement par les services de l'Etat de Vaud.

Il est essentiel que le canton de Vaud puisse se doter de ressources nécessaires au bon déroulement des chantiers et défendre ses intérêts. Il doit donc disposer des ressources humaines adéquates sous la forme d'un Chef de projet (actuellement en place mais avec un contrat de durée déterminée échéant au 31.12.2020 et renouvelable pour une période de quatre ans) épaulé par un Ingénieur au fait des aspects agricoles et environnementaux et d'un ingénieur avec compétences hydrauliques, hydrogéologiques et géotechniques. Ces deux personnes sont essentielles pour appuyer les services de l'administration concernés pour ce projet. Il s'agit notamment d'accompagner les mesures agricoles à proximité de la plaine mais aussi de suivre l'évolution des eaux souterraines et faire prendre des mesures correctives selon le comportement de la nappe.

Ces compétences peuvent être appelées à varier au fil du temps.

8 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

8.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Le montant net à charge de l'Etat s'élève à CHF 60'107'500.-. Cet objet est inscrit dans SAP sous le n° I.000419 avec la dénomination "Rhône 3 – 1ère tranche des travaux". l'EOTP I.000419.01 est prévu au budget 2017 et au plan d'investissement 2018-2021 pour un montant de CHF 60'000'000.-. Les prochaines TCA 2017 et le plan d'investissements 2018-2022 seront adaptés en conséquence et en fonction des disponibilités financières.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020 et ss	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	0	2'000.0	3'000.0	120'312.5	125'312.5
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	65'205.0	65'205.0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	**0**	**2'000.0**	**3'000.0**	**55'107.5**	**60'107.5**
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	2'000.0	3'000.0	120'312.5	125'312.5
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	65'205.0	65'205.0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	**0**	**2'000.0**	**3'000.0**	**55'107.5**	**60'107.5**

8.2 Amortissement annuel

Le crédit d'investissement sera amorti sur une durée de 20 ans et démarrera en 2019.

L'amortissement annuel sera de CHF 3'005'400.- (CHF 60'107'500.- / 20 ans).

8.3 Charges d'intérêt

Au taux de 4%, la charge annuelle théorique d'intérêt de la dette est estimée à CHF 1'322'400.- (CHF 60'107'500.- * 4/100 * 0.55) et débutera en 2018.

8.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

La mise en œuvre des études et des travaux relatifs à la 3e correction du Rhône et la gestion de leur financement entraîneront des charges supplémentaires pour la DGE : planification, suivis, élaboration des demandes d'octroi, discussions et négociations auprès des communes et des propriétaires fonciers, pilotage du projet, coordination avec l'équipe de projet valaisanne, décomptes des travaux, gestion administrative et financière.

Les besoins en personnel pour les tâches susmentionnées sont évalués à 3 ETP. Les besoins en ressources humaines entraînent des charges annuelles d'environ CHF 650'000.-. Cette somme correspond aux charges salariales d'un chef de projet et de deux ingénieurs. Ces 3 ETP seront financés par le présent EMPD et les engagements se feront sous la forme de contrats à durée déterminée (CDD). Ces besoins seront limités dans le temps à la durée nécessaire à la mise en œuvre des mesures.

Une dérogation à l'article 34 du règlement d'application de la loi du 12 novembre 2001 sur le personnel de l'Etat de Vaud (RLPers-VD) du 9 décembre 2002 est demandée pour la durée de ces 3 ETP en CDD de 6 ans, renouvelable, au lieu de 4 ans.

8.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Néant.

8.6 Conséquences sur les communes

Les communes contribuent globalement à hauteur de 3%, soit pour un montant de CHF 3'600'000.-, en fonction des bénéfices apportés par les travaux de la 3e correction du Rhône et plus précisément sur la valeur des biens actuels mis sous protection.

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

Le projet n'a aucune incidence sur la consommation d'énergie. Il garantit à très long terme la sécurité de la plaine du Chablais en permettant au fleuve de retrouver ses fonctions écologiques.

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

Ce projet s'intègre complètement dans le cadre de la mesure 1.5 visant à préserver l'environnement et gérer durablement les ressources naturelles.

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

Néant.

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

Conformément à l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD, lorsqu'il présente un projet de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat est tenu de présenter 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 est engagée.

8.10.1 Le principe de la dépense

La plaine est soumise à des dangers majeurs d'inondation du Rhône. L'article 2 de la Loi fédérale sur l'aménagement des cours d'eau (LACE) attribue la compétence pour la protection contre les crues aux cantons. L'article 3 al. 2 LACE impose en particulier à ces derniers, en plus des mesures d'entretien et de planification prévues à l'alinéa précédent, de prendre les mesures qui s'imposent, telles que corrections, endiguements, réalisation de dépotoirs à alluvions et de bassins de rétention des crues ainsi que toutes les autres mesures propres à empêcher les mouvements de terrain.

L'ensemble du secteur est considéré comme un tronçon corrigé selon l'article 2 al. 1LPDP. A ce titre l'article 47a de la LPDP prévoit que "les frais de correction et de revitalisation des cours d'eau corrigés réalisés par le département sont entièrement supportés par l'Etat, sauf situation exceptionnelle où les articles 30 et 31 sont applicables par analogie".

Il n'existe pas de définition précise des situations à considérer comme exceptionnelles. Toutefois on peut estimer qu'au vu des avantages indiscutables retirés par les communes grâce à la protection apportée par ces travaux ces dernières doivent participer financièrement au projet. En effet par analogie au contenu de l'article 33 al. 2a LPDP on peut considérer que les communes retirent un avantage direct par suppression du danger d'inondation.

Afin de fixer la participation des communes il est proposé d'appliquer les mêmes règles que celles admises par le canton du Valais en vertu des principes d'égalité de traitement mais aussi afin d'assurer la coordination intercantonale. Ce dernier a admis que les communes participent à 3% de la part cantonale au titre du bénéfice retiré, valeur retenue finalement par le canton de Vaud.

Les indemnités de la Confédération, accordées via l'OFEV selon l'article 6 LACE sont estimées à un peu plus de 49% sur la part vaudoise. Il en résulte une part restante d'environ 48% que le canton doit prendre en charge.

8.10.2 La quotité de la dépense

La variante d'aménagement du Rhône, par élargissement du fleuve essentiellement, est dictée par les principes fixés à l'article 4 al. 2 LACE. En effet pour que l'espace réservé aux eaux puisse accueillir une faune et une flore diversifiée et voir une végétation adaptée croître sur les rives il faut impérativement élargir l'espace actuel qui est largement insuffisant. L'espace actuel ne garantit par ailleurs pas la sécurité voulue à l'article 2c LPDP imposant une protection efficace contre les crues qui ne peut être acquise que par élargissement du gabarit actuel.

Afin que l'OFEV puisse approuver le projet et soutenir financièrement les études et les travaux selon l'article 6 LACE il n'y a aucune autre solution que de prévoir d'augmenter au minimum d'un facteur 1.6 à titre sécuritaire. A cela doit être ajouté un complément de 0.3 garantissant les fonctions écologiques minimales aboutissant à un élargissement moyen de 1.9.

Cet élargissement garantit la sécurité à long terme en répondant aux exigences minimales de l'article 4 LACE mentionné ci-dessus. Ce principe d'élargir entre un facteur 1.5 et 2, préalablement validé par l'OFEV, a été finalement approuvé par le Conseil d'Etat dans le cadre du plan directeur sectoriel.

La recherche de la solution admissible au coût minimum passe essentiellement par la bonne maîtrise des travaux relatifs au terrassement et à l'évacuation des terres. A ce titre la variante choisie prévoit un minimum de terres évacuées par des machines, le solde en place devant être évacué au fur et à mesure naturellement par le fleuve.

8.10.3 Le moment de la dépense

Les dangers menaçant la plaine du Rhône sont maintenant bien connus à travers l'établissement des cartes de dangers indiquant de forts déficits de protection. L'estimation des dégâts potentiels est de l'ordre de 500 mios pour la partie vaudoise uniquement et le risque de mise en danger de vies humaines est élevé, particulièrement dans les zones industrielles d'Aigle et Ollon. La nécessité de corriger le cours d'eau étant clairement démontrée, l'application de l'article 18 LPDP impose au Département l'obligation d'établir un projet et de le mettre à l'enquête.

Le statut du Rhône étant corrigé, la responsabilité de l'Etat de pallier au plus vite à ces déficits de protection est d'autant plus importante selon article 5 al. 2a de la LPDP. Le canton du Valais a par ailleurs déjà obtenu les crédits nécessaires auprès du Grand Conseil pour réaliser les travaux. Il s'agit donc bien de mettre à l'enquête publique le plus rapidement possible la mesure prioritaire du Chablais ainsi que le delta dans une vision écologique équilibrée du Rhône exigée par la Confédération.

8.10.4 Conclusion

La dépense envisagée de CHF 60'107'500.- constitue sans aucun doute une charge liée au sens de l'article 163 Cst-VD.

8.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

8.12 Incidences informatiques

Néant.

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

Le financement fédéral est assuré par des crédits spécifiques indépendants de ceux mis à disposition dans les conventions-programme ou dans l'enveloppe des projets individuels.

8.14 Simplifications administratives

Néant.

8.15 Protection des données

Néant.

8.16 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 1'322'400.- et d'amortissement de CHF 3'005'400.-.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Total
Personnel supplémentaire(ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	1'322.4	1'322.4	1'322.4	3'967.2
Amortissement	0	0	3'005.4	3'005.4	6'010.8
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	**0**	**1'322.4**	**4'327.8**	**4'327.8**	**9'978.0**
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	**0**	**1'322.4**	**4'327.8**	**4'327.8**	**9'978.0**

(Ajouter les lignes supplémentaires nécessaires dans ce tableau)

9 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

PROJET DE DÉCRET
accordant au Conseil d'Etat un premier crédit d’investissement de CHF 60’107’500.- destiné à financer les études et les travaux de la 3e correction du Rhône

du 16 août 2017

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décrète

Art. 1

[1] Une première tranche de crédit de CHF 60’107’500.- est accordée au Conseil d'Etat pour financer les études et les travaux de la 3e correction du Rhône.

Art. 2

[1] Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d’investissement, amorti sur 20 ans.

Art. 3

[1] Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale. Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 16 août 2017.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

Devis TRAVAUX 4 secteurs

Lavey			
	Digues		5'500'000
	Matériaux		7'500'000
	Gazoduc		3'300'000
	Lignes électriques		6'100'000
	Step		10'000'000
	Défrichements		1'300'000
	Achat de terrains		400'000
	Achats bâtiments		4'700'000
	Déplacement infrastrucures		5'000'000
Sous-total 1			43'800'000
	Divers et imprévus	15%	6'570'000
	Inatallation chantier	10%	4'380'000
Sous-total 2			54'750'000
	Etudes	10%	5'475'000
Total HT			60'225'000
	TVA	8%	4'818'000
Total TTC			65'043'000

MP Chablais			
	Digues		93'300'000
	Matériaux		87'000'000
	Gazoduc		15'500'000
	Lignes électriques		4'400'000
	Sites pollués		49'000'000
	Défrichements		27'400'000
	Achat de terrains		16'300'000
	Achats bâtiments		5'600'000
	Aménagement affluents		7'200'000
	Déplacement infrastrucures (dont 3 mios pour études générales du pont de la Moutonnerie à Saint-Triphon)		31'000'000
Sous-total 1			336'700'000
	Divers et imprévus	15%	50'505'000
	Inatallation chantier	5%	16'835'000
Sous-total 2			404'040'000
	Etudes	10%	40'404'000
Total HT			444'444'000
	TVA	8%	35'555'520
Total TTC			479'999'520

Chessel Delta			
	Digues		32'000'000
	Matériaux		26'300'000
	Assainissement sites pollués		1'600'000
	Lignes électriques		500'000
	Défrichement		5'000'000
	Achat de terrains		650'000
	Déplacement infrastrucures		1'300'000
Sous-total 1			67'350'000
	Divers et imprévus	15%	10'102'500
	Inatallation chantier	10%	6'735'000
Sous-total 2			84'187'500
	Etudes	10%	8'418'750
Total HT			92'606'250
	TVA	8%	7'408'500
Total TTC			100'014'750

Delta			
	Digues		3'000'000
	Matériaux		21'000'000
	Ouvrage bois flottants		500'000
	Aménagements environnementaux		2'400'000
	Aménagements détentes-loisirs		1'200'000
Sous-total 1			28'100'000
	Divers et imprévus	15%	4'215'000
	Inatallation chantier	5%	1'405'000
Sous-total 2			33'720'000
	Etudes	10%	3'372'000
Total HT			37'092'000
	TVA	8%	2'967'360
Total TTC			40'059'360

Devis Etudes générales

Etudes générales			
	Equipement et suivi de la nappe phréatique		500'000
	Suivi pédologique		1'000'000
	Suivi des ressources en eau et mesures correctives		2'500'000
	Gestion des transports solides		400'000
	Analyse sites plollués		3'000'000
	Direction de projet		5'000'000
	Etudes diverses (+/- 10%)		1'500'000
Total HT			13'900'000
	TVA	8%	1'112'000
Total TTC			15'012'000

Devis collaborateurs R3

Chef de projet VD:
250'000.- / an pour 20 ans soit **5 mios**

Ingénieurs VD:
2 x 200'000.- / an pour 20 ans soit **8 mios**

Mesures d'accompagnement agricole

Synthèse des coûts

1. **Mesures collectives liées à un impact direct de R3**

• achats de terrains 15 ha à 5.-/m2	750'000
• réfection et/ou remplacement de chemins de base et d'accès aux parcelles détruits	1'200'000
• réfection de drainages et compléments	1'000'000
• renforcement de réseaux d'irrigation et de puits	2'000'000
• remaniement parcellaire ultérieur à l'aval Iles des Clous, 300 ha	4'250'000
• Réaménagement de parcelles à l'embouchure de la Gryonne, y c. équipement complémentaire	300'000
• indemnités pour pertes de cultures	1'000'000
sous-total	**10'500'000**

2. **Mesures collectives liées à un impact indirect**

• Chemins de desserte à renforcer	800'000
• Réfection du réseau de drainage	350'000
• Irrigation complémentaire	200'000
• Renforcement de puits et suivi de nappe	150'000
sous-total	**1'500'000**

3. **Mesures individuelles**

• si forte diminution de revenu suite à une perte de surface conséquente, une aide max de 5.-/m2 (terres ouvertes) peut être apportée pour des projets destinés à intensifier ou à diversifier l'exploitation sur la surface restante	650'000
• achat de terrains à l'extérieur du périmètre R3 pour atténuer la perte de terres	350'000
sous-total	**1'000'000**

4. **Etudes**

• études liées aux mesures d'accompagnement agricoles	**2'000'000**

TOTAL	**15'000'000**

Liste des principales études de la mesure prioritaire du Chablais et du delta

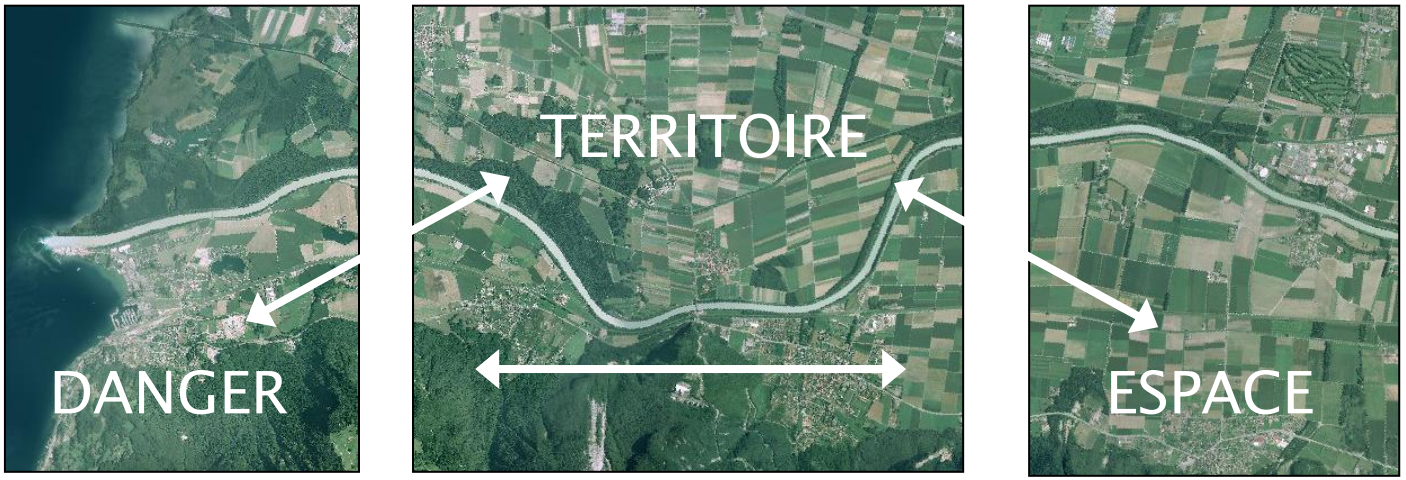
PS - Affaire - Désignation	MM - Fournisseur - Désignation
Avant projet de la mesure prioritaire du Chablais	GRC Rhône Chablais c/o sd ingénierie dénériaz &, Sion
Modélisation hydrogéologique du Chablais	Rovina & Partner AG Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie, Varen
Installation et gestion de parc de sondes dans le Chablais	Centre de Recherche sur l'Environnement Alpin (CREALP), Sion
Réalisation de sondage dans les site pollués du Chablais	Michel Démolition SA , Aigle
Expertise de la morphologie alluviale MP Chablais	PD Dr. Martin Jäggi Beratender Ingenieur, Maur
Expertise charriage	Hunziker, Zarn & Partner AG Ingenieurbüro für Fluss- und, Aarau
Expert hydraulique alluvialeNiPo	Niederer + Pozzi Umwelt AG , Uznach
Analyse de l'état des digues en aval MP Chablais	SD Ingénierie Dénériaz & Pralong Sion SA, Sion
Vérification fondation aval MP Ch	Charles Gasser SA Succursale de Vouvry, Vouvry
Remplacement puits de captage Ollon	Alpgeo Sàrl , Sierre
Remplacement puits Mêlée	Alpgeo Sàrl , Sierre
Modification pont St-Triphon	SD Ingénierie, Lausanne
Forage Puits d'Aigle	Sif-Groutbor SA Génie civil - Travaux spéciaux, Ecublens VD
Etude nature MP Chablais hors périmètre	SD Ingénierie Dénériaz & Pralong Sion SA, Sion
Analyse des donneés des puits Mêlée	Herter & Wiesmann Ingénieurs-Conseils SA, La Tour-de-Peilz
Participation à l'étude paysagère agricole	Organisme intercantonal du développement du Chablais, Aigle
Etude sur les csq de l'élargissement en RG sur les puits de la Melée	Alpgeo Sàrl , Sierre
Pont St Triphon Suspente	SD Ingénierie, Lausanne
Faisabilité puits rayonnants	Alpgeo Sàrl , Sierre
Approvisonnement d'alimenmtation en eau Chablais VD	Herter & Wiesmann Ingénieurs-Conseils SA, La Tour-de-Peilz
Déplacement ligne Alpiq	Swissgrid AG , Laufenburg
Avant-projet Delta du Rhône, modèlisation numérique	Aquavision Lausanne
Modélisation physique Delta	Artélia Echirolles France
Accompagnement agricole de la MP - rive vaudoise	Mandaterre - Proconseil Yverdon
Delta du Rhône - partie terrestre	BEB SA bureau d'études biologiques Aigle

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

Département du territoire et de l'environnement
Direction générale de l'environnement
Division ressources en eaux
et économie hydraulique

Troisième correction du Rhône
SÉCURITÉ POUR LE FUTUR

Plan Directeur sectoriel 3e correction du Rhône Vaud



juin 2016

Table des matières

Résumé 4
1 Rappel du contexte 5
2 Bases légales, directives, planifications et décisions 6
2.1 Protection contre les crues et aménagement des cours d'eau 6
2.2 Aménagement du territoire 7
3 Buts, objectifs et structure 10
3.1 Buts recherchés 10
3.2 Objectifs 10
3.3 Structure et portée 12
3.4 Processus d'élaboration 13
3.5 Démarche participative 14
4 Prise en compte des autres intérêts de l'aménagement du territoire et coordination avec les autres planifications 16
4.1 Prise en compte des autres intérêts de l'aménagement du territoire 16
4.2 Coordination avec les autres planifications 19
5 Troisième correction du Rhône : principes et solutions d'aménagement 20
5.1 Pourquoi une troisième correction du Rhône ? 20
5.2 Principes 21
5.2.1 Sécurité 22
5.2.2 Environnement 22
5.2.3 Aspects socio-économiques 22
5.3 Solutions étudiées 22
5.3.1 Solutions avec élargissement de l'emprise du fleuve 22
5.3.2 Solutions avec adaptation de l'aménagement actuel 23
5.3.3 Gestion des risques résiduels 23
5.3.4 Solution avec un delta à l'embouchure du Rhône 23
5.4 Mesures d'aménagement du Rhône proposées 24
6 Espace réservé aux eaux et emprise 26
6.1 Définition (cf. croquis p. 30) 26

6.2 Critères de délimitation en fonction des divers intérêts 26
6.3 Règles relatives à l'aménagement du territoire et aux constructions 29
Espace réservé aux eaux (croquis) 30
Annexes 32
Consultation 2008 33
Résultats de la consultation 33
Adaptations suite à la consultation 33
I. Glossaire (d'après le glossaire OFEV) 35
II. Liste des abréviations 36

Table des figures

Figure 1: Représentation du danger 12
Figure 2: Démarche générale de planification 13
Figure 3: Procédure d'élaboration du Plan sectoriel 15
Figure 4: Extraction, transport et mise en place de blocs pour la deuxième correction du Rhône 20
Figure 5: Exemple d'inondation potentielle pour une crue excédant la crue centennale dans la région d'Aigle 21
Figure 6: Représentation d'un élargissement 23
Figure 7: Rhône actuel et principe d'aménagement: gestion de la crue centennale par élargissement et gestion des crues extrêmes par des arrière-digues 24

Résumé

Le Plan Directeur sectoriel 3e correction du Rhône du Canton de Vaud a pour objectif de faciliter la réalisation du projet de protection contre les crues et la préservation des surfaces écologiques aux abords du fleuve. Il décrit dans les grandes lignes la manière dont les objectifs visés seront atteints et indique comment ils doivent être coordonnés entre eux et avec ceux de l'aménagement du territoire. Il a été coordonné avec le Plan sectoriel 3e correction du Rhône valaisan, en particulier dans le Chablais.

Le Plan Directeur sectoriel vaudois a été mis en consultation publique du 16 mai au 30 septembre 2008 en même temps que la mesure du Plan directeur cantonal (PDCn) relative à la 3e correction du Rhône. Ces documents ont été adaptés suite à la consultation et à l'optimisation du projet en 2012.

Le Plan Directeur sectoriel comprend: le présent document; un cahier de plans au 1:25'000 figurant le projet et indiquant les zones de dangers avant et après l'aménagement, les emprises et priorités de l'aménagement, les emprises des infrastructures et contraintes, l'affectation du sol et l'insertion territoriale.

La carte des dangers naturels concernant le Rhône est une base de données de référence. Une première étape de mesures urgentes a été exécutée.

Les mesures d'aménagement du Rhône proposées se répartissent sur trois tronçons.

1) Un élargissement à optimiser dans un gabarit aménagé sur les communes de Lavey/Morcles et de St-Maurice;

2) Des élargissements alternés rive droite - rive gauche et des mesures de renforcement entre Bex et le delta sur environ 22 km; ces aménagements comprennent ceux de la Mesure prioritaire du Chablais entre Bex et La Grande Eau sur près de 16 km.

3) Enfin le développement du delta sur 80 ha vise des objectifs écologiques avec la création d'un 2e chenal et un delta lacustre.

Des mesures complémentaires comme des arrière-digues, une adaptation ponctuelle du Grand Canal et l'aménagement des embouchures des affluents sont également prévues.

Les règles de gestion territoriale concernant les terrains exposés aux risques de dangers naturels et dans l'espace cours d'eau sont les suivantes:

- dans l'espace réservé aux eaux actuel et futur, les constructions sont interdites;
- dans les zones inondables de danger élevé et moyen, l'exposition aux risques ne doit pas être significativement augmentée.

1 Rappel du contexte

Le canton du Valais a entrepris des études de correction du Rhône dans le Valais central (Brigue-Martigny) à la suite des événements de 1987 et 1993. Celles-ci, entreprises en étroite collaboration avec l'Office fédéral des eaux et de la géologie OFEG (aujourd'hui Office fédéral de l'environnement OFEV) ont mis en évidence la situation actuelle de danger en cas de crue du Rhône, ce qui a été confirmé par la crue du 15 octobre 2000. Le Grand Conseil valaisan a exprimé sa volonté - par sa décision du 27 septembre 2000 - d'améliorer la sécurité de la plaine en adoptant les objectifs et principes de la 3e correction du Rhône (R3) et d'étendre les études sur l'entier du cours du Rhône, y compris sur le tronçon commun Vaud-Valais du Chablais, soit sur les 29 derniers kilomètres.

Ce grand projet, que la Confédération considère comme prioritaire, vise la protection durable du territoire, des sources du Rhône au Léman, contre les dangers liés aux crues par la prise en compte des aspects sécuritaires, environnementaux et socio-économiques. La tâche est de grande envergure et il est prévu une vingtaine d'années pour la mener à bien sur l'ensemble de la plaine. Dans cet intervalle, il s'agit de concilier la situation actuelle de danger avec l'occupation du sol, en tenant compte tant des impératifs sécuritaires et écologiques que du développement économique, et de permettre la réalisation progressive du projet dans le temps.

Le Grand Conseil du Canton de Vaud a approuvé en juin 2006 un projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement pour l'engagement de deux chefs de projets pour assurer la coordination avec le Canton du Valais et financer la participation vaudoise aux études régionales de la 3e correction du Rhône.

Un Plan sectoriel 3e correction du Rhône a été élaboré par le Canton du Valais sur l'ensemble de la plaine, y compris dans le Chablais vaudois, mais limité aux zones inondables selon la carte indicative des dangers ; la totalité de la plaine chablaisienne vaudoise n'est donc pas intégrée dans le Plan sectoriel VS. Celui-ci a été approuvé sur le territoire valaisan par le Conseil d'Etat du Canton du Valais en juin 2006.

Toutes les communes du Chablais vaudois ont été consultées en 2005 sur la base du Plan sectoriel VS élaboré par la direction de projet valaisanne et ont eu l'occasion de se déterminer.

Par décision du Conseil d'Etat vaudois du 30 avril 2008, les avant-projets de la mesure 3e correction du Rhône du Plan directeur cantonal et du Plan sectoriel VD ont été mis en consultation publique du 16 mai au 30 septembre 2008. La consultation a donné lieu à 60 interventions qui comprenaient environ 300 remarques.

Suite à la consultation, un projet d'optimisation de la 3e correction du Rhône a été élaboré avec les objectifs suivants:

1. validation du principe général d'aménagement du fleuve et de son emprise ;
2. optimisation du projet d'aménagement du Rhône en tenant compte des interventions issues de la consultation publique ;
3. réduction dans la mesure du possible des emprises sur les terres agricoles.

La solution d'aménagement du fleuve prévue dans l'avant-projet de la 3e correction du Rhône optimisé 2012 (ci-après le projet) satisfait les exigences fédérales (combinaison d'élargissements standards d'en moyenne 1,6 fois la largeur actuelle, avec des abaissements du fond et des élargissements ponctuels plus importants). Dans le projet l'emprise globale (870 ha dont 180 ha sur le Canton de Vaud) est maintenue et celle sur l'agriculture réduite. De plus, l'aménagement d'un delta terrestre et le développement d'un delta lacustre apportent une plus-value importante. Le Conseil d'Etat vaudois a validé le Plan d'aménagement (projet optimisé 2012) le 14 novembre 2012.

2 Bases légales, directives, planifications et décisions

2.1 Protection contre les crues et aménagement des cours d'eau

2.1.1 Bases légales fédérales

Les principales dispositions fédérales applicables à la protection contre les crues et à l'aménagement des cours d'eau sont la loi fédérale du 21 juin 1991 sur l'aménagement des cours d'eau[1] et l'ordonnance fédérale du 2 novembre 1994 sur l'aménagement des cours d'eau[2].

La loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux[3] et l'ordonnance fédérale du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux[4] ont été modifiées. La modification de la loi est entrée en vigueur le 1er janvier 2011, celle de l'ordonnance le 1er juin 2011. Elles tendent à réserver aux eaux l'espace nécessaire pour qu'elles soient à même de remplir leurs fonctions naturelles, d'assurer la protection contre les crues ainsi que l'espace nécessaire à l'utilisation des eaux (espace réservé aux eaux).

Cet espace doit faire l'objet d'un aménagement et d'une exploitation naturels.

D'autres normes fédérales se rapportant à la protection contre les crues sont également à prendre en compte, en particulier la législation fédérale sur l'aménagement du territoire décrite sous chiffre 2.2, la loi fédérale du 21 juin 1991 sur la pêche[5] et l'ordonnance fédérale du 24 novembre 1993 relative à la loi fédérale sur la pêche[6], ou encore la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage[7] et l'ordonnance fédérale du 16 janvier 1991 sur la protection de la nature et du paysage[8].

La **loi fédérale du 21 juin 1991 sur l'aménagement des cours d'eau** entrée en force le 1er janvier 1993 a pour but de protéger les personnes et les biens matériels importants contre l'action dommageable des eaux, en particulier celle qui est causée par les inondations, les érosions et les alluvionnements (protection contre les crues). Elle définit le cadre stratégique global d'intervention qui repose sur l'analyse des dangers, la différenciation des buts de protection, l'entretien, la planification appropriée du territoire, la réalisation des mesures de construction nécessaires et la limitation des risques résiduels.

La loi prévoit en outre (art. 4 al. 2 LACE) que:

"Lors d'interventions dans les eaux, leur tracé naturel doit être autant que possible respecté ou, à défaut, reconstitué. Les eaux et l'espace réservé aux eaux doivent être aménagés de façon à ce que:

a. ils puissent accueillir une faune et une flore diversifiées ;

b. les interactions entre eaux superficielles et eaux souterraines soient maintenues autant que possible ;

c. une végétation adaptée à la station puisse croître sur les rives."

L'**ordonnance sur l'aménagement des cours d'eau** entrée en vigueur le 1er décembre 1994 et modifiée en 1999 par l'ordonnance fédérale sur la protection contre les eaux complète le dispositif en prévoyant que

[1] LACE / RS 721.100
[2] OACE / RS 721.100.1
[3] LEaux / RS 814.20
[4] OEaux / 814.201
[5] LFSP / RS 923.0
[6] OLFP / 923.01
[7] LPN / RS 451
[8] OPN / RS 451.1

(art. 21 OACE dont la dernière modification est entrée en vigueur le 1er juin 2011) :

- *"Les cantons désignent les zones dangereuses.*

  Ils tiennent compte des zones dangereuses et de l'espace à réserver aux eaux conformément à l'art. 36a de la loi du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux dans leurs plans directeurs et dans leurs plans d'affectation ainsi que dans d'autres activités ayant des effets sur l'aménagement du territoire".

2.1.2 Directives fédérales

L'application des bases légales fédérales est précisée par les Directives de l'ancien Office fédéral des eaux et de la géologie (OFEG) établies en 2001 et qui définissent les principes applicables pour la protection contre les crues. Ces directives fournissent en particulier les bases pour la détermination de l'espace nécessaire aux cours d'eau et indiquent la manière d'assurer la préservation de cet espace via des mesures de planification dans :

- le Plan directeur cantonal (PDCn);
- les Plans d'affectation communaux.

Il convient également de mentionner les **"Idées directrices pour une politique de gestion durable de nos eaux"** établies en 2003 par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, l'Office fédéral des eaux et de la géologie, l'Office fédéral de l'agriculture et l'Office fédéral du développement territorial et qui précisent notamment les principes à respecter et les mesures à prendre pour réserver un espace suffisant aux cours d'eau.

2.1.3 Bases légales cantonales

Sur le plan cantonal, la **loi du 3 décembre 1957 sur la police des eaux dépendant du domaine public** [9] est bien antérieure à la législation fédérale sur l'aménagement des cours d'eau. Le droit cantonal doit être adapté également aux modifications de la législation fédérale sur la protection des eaux. La loi fait l'objet d'une procédure de modification. Le projet renferme des dispositions relatives à l' "espace cours d'eau". Depuis 1999 (art. 21 OACE), les cantons sont tenus de déterminer l'espace nécessaire pour tous les cours d'eau et de préserver cet espace par une mesure de planification ou de le reconstituer afin de répondre aux besoins suivants :

- un profil suffisant pour absorber les débits de crue, le charriage et le drainage des surfaces cultivées et habitées;
- des zones de rétention naturelles suffisantes pour étaler la pointe de crue;
- suffisamment d'espace pour assurer la diversité structurelle des milieux aquatiques, amphibiens et terrestres;
- des dispositions cantonales sur l'espace réservé aux eaux ont été introduites en 2009 dans la LPDP.

2.2 Aménagement du territoire

2.2.1 Bases légales fédérales

Les principes et règles de base visant à assurer une utilisation mesurée du sol et à coordonner les activités à incidence spatiale sont fixés dans la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire[10] révisée, mise en vigueur le 1er mai 2014 et l'ordonnance fédérale du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire[11]y c. modifications du 2 avril 2014. Les

[9] LPDP / RSV 721.01
[10] LAT / RS 700
[11] OAT / RS 700.1

autorités chargées de l'aménagement du territoire doivent protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage (art. 1 al. 2 let. a). Conformément à l'article 3, alinéa 2, il convient notamment:

a. de réserver à l'agriculture suffisamment de bonnes terres cultivables, en particulier, les surfaces d'assolement;

b. de veiller à ce que les constructions prises isolément ou dans leur ensemble ainsi que les installations s'intègrent dans le paysage;

c. de tenir libres les bords des lacs et des cours d'eau et de faciliter au public l'accès aux rives et le passage le long de celles-ci;

d. de conserver les sites naturels et les territoires servant au délassement ;

e. de maintenir la forêt dans ses diverses fonctions."

En conformité avec la structure fédéraliste du pays, la LAT révisée, mise en vigueur le 1er mai 2014, délègue la responsabilité de l'aménagement du territoire aux cantons qui l'exercent en collaboration avec les communes, via les deux principaux instruments d'aménagement du territoire que sont les Plans directeurs cantonaux et les Plans communaux d'affectation de zones.

De par la répartition des compétences et au sens des articles 6, alinéa 4 et 8 LAT, le PDCn qui assure la coordination des activités à incidence spatiale exercées par les autorités investies de tâches d'aménagement. Le canton doit donc tenir compte des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération dans son PDCn, tel que le Plan sectoriel des surfaces d'assolement (SDA).

2.2.2 Bases légales cantonales

La loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions[12] contient des dispositions sur les plans directeurs et en particulier sur le PDCn (art. 25 ss LATC) ainsi que sur les Plans d'affectation (art. 43 ss. LATC).

Les plans directeurs sont sectoriels soit parce qu'ils ne traitent que d'une partie du territoire, soit parce qu'ils ne concernent qu'un domaine ou qu'une thématique. Les différentes politiques sectorielles sont coordonnées. En l'occurrence, le présent Plan sectoriel concerne un secteur géographique et une thématique.

Le PDCn de 1987 a fait l'objet d'une révision complète. Elle a été approuvée par le Grand Conseil vaudois le 5 juin 2007.

Depuis l'entrée en vigueur du premier PDCn le 1er août 2008, la physionomie du territoire vaudois a changé. La qualité de l'air, de l'eau, des sols, des paysages et des biotopes sont devenus des enjeux majeurs, aussi importants pour la santé et le bien-être de la population que pour l'attractivité économique du territoire. D'une manière générale, les cours d'eau manquent d'un espace suffisant pour absorber les phénomènes extrêmes et donc assurer une protection efficace des personnes et des biens proches. L'alimentation des nappes phréatiques est également touchée par les changements qui affectent les cours d'eau. Les rives naturelles bordées d'un cordon boisé suffisant servent d'habitat à une multitude d'espèces animales et végétales spécifiques. Elles constituent des couloirs écologiques qui relient différents espaces naturels, permettant ainsi une circulation de la faune à travers le canton. Elles jouent en outre un rôle important dans l'épuration naturelle et la stabilisation de la température de l'eau. Enfin, les cours d'eau proches de l'état naturel sont des éléments participant à la qualité du paysage et offrent des espaces récréatifs très prisés par la population.

[12] LATC / RSV 700.11

La mesure E26 Corrections du Rhône renvoie au Plan Directeur sectoriel. Elle sera remaniée lors de la 5e adaptation du PDCn.

Stratégie pour l'implication vaudoise dans la troisième correction du Rhône / Synthèse de l'atelier de réflexion des services de l'Etat concernés (février 2006)

La DGE-EAU a organisé un atelier des services de l'Etat concernés qui a permis une première réflexion au sujet de l'intégration du projet de troisième correction du Rhône (R3) dans le Chablais vaudois. Les principaux enjeux ont été identifiés. Le projet R3 est une opportunité pour réorganiser le territoire de la plaine avec l'appui des communes.

- **Exposé des motifs et projet de décret (EMPD) adopté le 27 juin 2006 par le Grand Conseil**

En 2006, le Grand Conseil a adopté l'EMPD accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement pour réaliser les premières mesures urgentes de correction du Rhône dans le Chablais vaudois, établir un plan d'intervention d'urgence, assurer la coordination avec le Canton du Valais et financer la participation vaudoise aux études régionales.

Les objectifs qui sous-tendent l'ensemble des travaux à entreprendre sur le Rhône et les principes régissant l'aménagement des cours d'eau ont été rappelés :

a. définir et garantir l'espace cours d'eau maximal compatible avec l'occupation du sol actuel et les directives et recommandations fédérales en se limitant à l'axe principal du Rhône;

b. assurer partout la sécurité des personnes et des biens contre les crues du fleuve et des affluents, en gérant de manière optimale les risques résiduels;

c. gérer la nappe phréatique de manière à préserver l'agriculture et l'alimentation en eau potable;

d. préserver la valeur naturelle et paysagère du Rhône, en coordination avec la conception régionale d'évolution du paysage (CEP) et la mise en œuvre du "Concept directeur du réseau écologique de la plaine du Rhône";

e. offrir à l'agriculture dans les secteurs d'élargissement les conditions d'une exploitation durable[13].

- **Exposé des motifs et projet de décret adopté le 31 mai 2011 par le Grand Conseil**

En 2011, le Grand Conseil a adopté l'EMPD accordant au Conseil d'Etat un crédit de CHF 2'190'000 pour l'établissement des projets prioritaires de la 3e correction du Rhône (en particulier entre "L'Ile des Clous" et "Les Grandes Iles" ainsi que le delta), la direction du projet pour le Chablais et l'adjoint au directeur de projet.

- **Validation par le Conseil d'Etat vaudois du Plan d'aménagement (projet optimisé 2012) le 14 novembre 2012.**

[13] Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de Fr. 6'813'000.- pour réaliser les premières mesures urgentes de correction du Rhône dans le Chablais vaudois, établir un plan d'intervention d'urgence, assurer la coordination avec le Canton du Valais et financer la participation vaudoise aux études régionales adopté le 27 juin 2006, p. 16

3 Buts, objectifs et structure

3.1 Buts recherchés

Le Plan Directeur sectoriel est basé sur l'article 2 LAT, lequel prévoit que *"pour celles de leurs tâches dont l'accomplissement a des effets sur l'organisation du territoire, la Confédération, les cantons et les communes établissent des plans d'aménagement en veillant à les faire concorder"*.

Il décrit dans les grandes lignes la manière dont les objectifs visés par le projet de 3e correction du Rhône doivent être atteints et indique comment ils doivent être coordonnés entre eux et avec ceux de l'aménagement du territoire.

Il s'agit d'un document de caractère général qui ne règle pas dans le détail les questions d'affectation, d'équipement ou d'exécution, mais qui impliquera une adaptation des plans d'affectation et des projets d'exécution d'ouvrages.

Les buts recherchés à travers l'élaboration du plan sont les suivants :

a. définir, compte tenu du développement spatial souhaité, une politique cohérente d'aménagement du territoire et de protection contre les crues liées au Rhône;

b. proposer des mesures d'aménagement du Rhône ;

c. coordonner les conséquences spatiales du projet 3e correction du Rhône dans une optique globale;

d. disposer d'une base concertée au niveau cantonal et consolidée avec la Confédération et le Canton du Valais.

3.2 Objectifs

Le Plan sectoriel a pour objectifs:

- *d'assurer une protection contre les crues à long terme, à rétablir et à renforcer les fonctions biologiques, environnementales et socio-économiques que le fleuve doit assurer;*
- *de délimiter l'espace cours d'eau et d'en définir l'inconstructibilité*
- *de rendre inconstructible la zone agricole hors de l'espace cours d'eau, à l'exception d'ouvrages imposés par leur destination à cet emplacement, dans les secteurs où le tracé définitif de l'espace cours d'eau n'est pas arrêté.*

Degré de sécurité à atteindre

Le degré de sécurité à atteindre est fixé en fonction du temps de retour de la crue contre laquelle on veut se protéger (moyenne à long terme du nombre d'années séparant un événement de grandeur donnée d'un second événement d'une grandeur égale ou supérieure). Il définit un degré de protection idéal à atteindre, sachant qu'il subsiste toujours un risque de dépassement, d'où la nécessité de toujours réserver un couloir d'évacuation des crues extrêmes.

Le degré de protection définitif suite à la réalisation de la 3e correction du Rhône dépendra des contraintes techniques et environnementales ainsi que des moyens nécessaires pour assurer ce niveau de protection. Cet objectif peut donc être ponctuellement revu à la baisse en fonction des moyens nécessaires. L'inverse est aussi possible : des zones peuvent être mieux protégées que l'objectif visé, car indirectement bénéficiaires d'une mesure de protection pour un site voisin.

D'une manière générale, les recommandations fédérales indiquent un objectif de 5 à 30 ans pour l'agriculture, de 100 ans pour les villes et

d'une durée supérieure à 100 ans pour les sites névralgiques (grandes industries par exemple).

La 3e correction du Rhône vise l'augmentation de la sécurité de toute la plaine. **L'objectif de protection général fixé varie du débit centennal à la crue extrême.**

Dans la mesure du possible, les zones construites denses ainsi que les grands centres industriels ou d'autres éléments particuliers du territoire seront également protégés contre les crues extrêmes (temps de retour supérieur à 100 ans) de manière à assurer une bonne attractivité pour l'implantation de nouveaux sites à haute valeur ajoutée.

Certaines zones protégées contre les crues centennales et situées en dehors des zones à bâtir servent de corridor d'évacuation de la crue extrême (zones de risque résiduel).

Débits

Les débits sont estimés sur la base de calculs statistiques et de modèles de génération de débits. Ils prennent en compte les incertitudes, l'effet des barrages et, dans une certaine mesure, le réchauffement climatique.

Les valeurs retenues pour la crue centennale, cible (Q100cible) et extrême (Qex.) à la Porte du Scex sont respectivement de 1'660 et 2'100 m^3/s.

La crue centennale est définie par deux bornes montrant la gamme de débits attendus pour ce type de temps de retour. La borne inférieure est la crue centennale minimale (Q100min) et la supérieure la crue centennale cible (Q100cible).

Les méthodes utilisées et la prise en compte de manière prudente de l'effet des barrages (effet moindre en cas de crue automnale en période de fort remplissage des retenues) permettent de qualifier cette gamme de débits de rare (période de retour 100-300 ans) selon la nomenclature des cartes de danger.

Scénarios

Il faut distinguer deux phénomènes principaux qui peuvent être à l'origine d'une zone de danger :

- le **débordement** qui se produit lorsque le débit du Rhône dépasse sa capacité d'écoulement;
- la **rupture de digue** qui peut se passer lorsque un débordement se produit, mais également avant que la capacité d'écoulement ne soit atteinte.

Les analyses effectuées à ce jour ont montré que de multiples secteurs ont une capacité insuffisante et/ou ont des digues qui pourraient se rompre en cas de crues. Il en résulte une grande quantité de scénarios d'inondation possibles.

Carte des dangers naturels

La représentation habituelle des cartes de danger se base sur un recoupement de la fréquence (temps de retour de l'événement) et de **son intensité** selon trois degrés de danger (rouge, bleu, jaune) représentés à la **figure 1**. Le risque résiduel est représenté en jaune strié.

L'intensité est définie par la hauteur d'eau et sa vitesse.

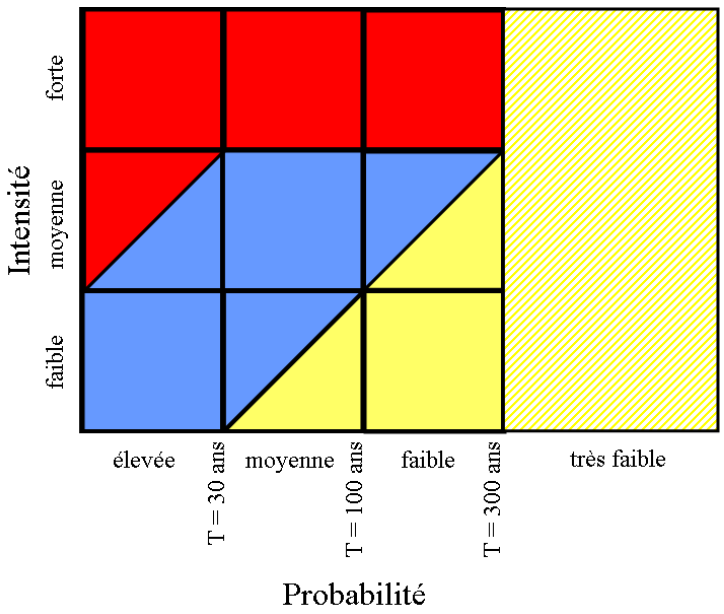


Figure 1 : Représentation du danger

3.3 Structure et portée

Le Plan Directeur sectoriel comprend :

- le présent document;
- un cahier de plans au 1:25'000 figurant le projet et indiquant les zones de dangers avant et après l'aménagement, les emprises et priorités de l'aménagement, les emprises des infrastructures et contraintes, l'affectation du sol et l'insertion territoriale.

Les éléments du Plan Directeur sectoriel figurant en grisé seront repris dans la mesure E26 lors de la 5e adaptation du PDCn.

Une fois intégrées dans le PDCn et adoptées par le Conseil d'Etat, le Grand Conseil et la Confédération, les parties liantes du Plan Directeur sectoriel auront force obligatoire pour les autorités cantonales, communales et fédérales.

Les plans d'affectation des zones seront révisés par la suite.

Le Plan Directeur sectoriel 3e correction du Rhône porte sur l'entier du cours d'eau en territoire vaudois (longueur totale de 29.4 km).

Cartes d'ensemble

Les informations représentées sur les cartes du Plan Directeur sectoriel figurent à l'échelle 1:25'000 et ne peuvent pas être interprétées telles quelles à des échelles plus précises.

Elles ont cependant été élaborées sur la base des cartes au 1:10'000 du projet des mesures d'aménagement du Rhône optimisées.

Les principales données cartographiées liées à l'occupation du sol (données de base) sont les suivantes :

- le réseau hydrographique: canaux et cours d'eau latéraux ;
- les zones d'affectation comprises dans le périmètre d'inondation selon la carte des dangers naturels ou dans l'espace cours d'eau, soit : les zones à bâtir, les zones agricoles et les zones à protéger et les autres zones ;
- les décharges et sites potentiellement contaminés ;
- les gravières ;
- les lieux sensibles selon l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) : usines, patinoires, piscines, lieux de stockage, stations d'épuration, etc. ;

- les voies de communication: autoroute A9, H 144, lignes de chemin de fer, routes cantonales, ponts sur le Rhône ;
- les installations de transport de l'énergie : gazoduc, oléoduc, lignes à moyenne et haute tension, pylônes ;
- les sources et les zones de protections des eaux souterraines ;
- les cartes des priorités du sol ;
- les cartes des surfaces d'assolement.

3.4 Processus d'élaboration

Le Plan Directeur sectoriel s'inscrit dans une démarche générale de planification qui se divise en plusieurs étapes. Son élaboration relève de la responsabilité de la DGE-EAU. Le Service du développement territorial (SDT) pour sa part, s'assure que le Plan Directeur sectoriel établi soit conforme aux exigences de la législation sur l'aménagement du territoire et soit coordonné avec les autres activités ayant des effets sur l'organisation du territoire.

Le processus d'élaboration et d'adoption du Plan Directeur sectoriel, basé notamment sur les articles 6 et 8 LAT et sur les art.25 ss et 43 ss LATC prévoit diverses étapes qui sont représentées dans la fig. 2 : Démarche générale de planification.

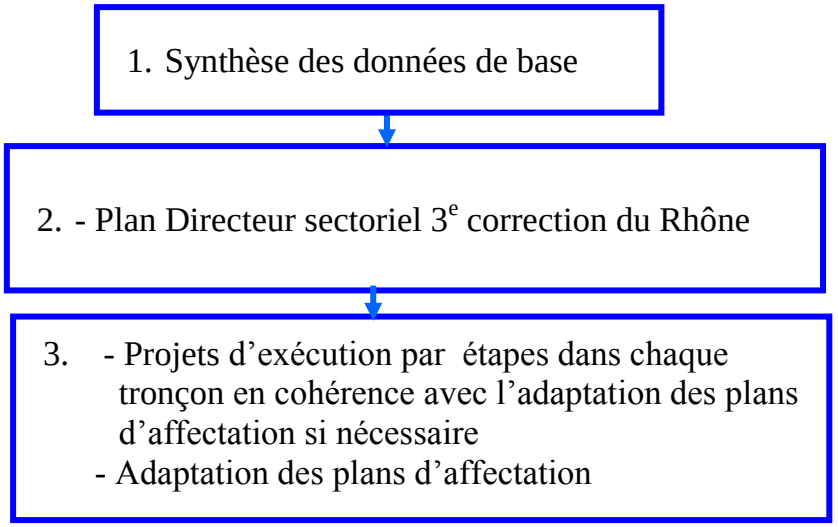


Figure 2: Démarche générale de planification

Le présent Plan Directeur sectoriel tend à faciliter la coordination territoriale en s'appuyant sur les documents cartographiés à l'échelle du 1:25'000 figurant en annexe. Il est approuvé par le Conseil d'Etat.

Le PDCn intègre, en les rendant obligatoires pour les autorités, les éléments essentiels du Plan Directeur sectoriel et en les coordonnant avec les autres intérêts de l'aménagement du territoire.

Les projets d'enquête publique feront l'objet des procédures prévues par la législation. Ils seront mis en œuvre par tronçons.

Les plans d'affectation seront adaptés par la suite. Ils seront opposables aux tiers. Ce n'est donc qu'au moment de la mise à l'enquête publique des modifications liées à l'affectation du sol que les privés (propriétaires et autres intéressés) pourront formuler des oppositions. La mise en

consultation publique en 2008 du Plan sectoriel et du complément au PDCn ne pouvait engendrer que des observations.

3.5 Démarche participative

La démarche est assurée par une organisation composée des instances suivantes :

1. Le Comité de pilotage intercantonal (COPIL CHABLAIS) assure la direction stratégique du projet. Il est composé des conseillers d'Etat vaudois et valaisans en charge de la gestion des eaux, d'un représentant de l'Office fédéral en charge de l'environnement, de représentants des projets Rhône 3 vaudois et valaisan et des services fédéraux et cantonaux en charge des eaux et de la prévention des risques
2. Le Comité de pilotage vaudois (COPIL VD), composé des services de l'Etat concernés par le projet, est chargé d'accompagner au niveau stratégique et global l'élaboration et l'adaptation du Plan sectoriel 3e correction du Rhône. La conduite de ce plan relève des attributions courantes des services en charge des eaux, de l'aménagement du territoire, de la nature et de l'agriculture, principalement;
3. La Commission intercantonale de coordination (CICO), présidée par le Directeur de projet, comprend un représentant de l'Office fédéral en charge de la prévention des risques, de représentants du projet Rhône 3 valaisan, de représentants du SDT et de la DGE-EAU et de la direction de projet Rhône 3 vaudois, se détermine sur tous les aspects du projet pour les deux cantons;
4. Les Séances de coordination mensuelles, présidées par le Directeur de projet, comprennent un représentant des services principalement concernés de l'Etat de Vaud et le chef de projet;
5. La Commission régionale de pilotage du Chablais (COREPIL Chablais), regroupant des représentants des communes riveraines et des partenaires régionaux dans les domaines concernés, a pour mission d'accompagner le projet à l'échelle régionale et locale et de développer une vision globale de la plaine. Elle est convoquée en cas de besoin.

Les projets d'exécution d'ouvrage feront l'objet de procédures prévues par la législation. Ils seront mis en œuvre par étapes dans chaque tronçon sous la responsabilité de maîtres d'ouvrage encore à désigner, a priori les cantons ou des entités où les cantons sont fortement représentés.

Une démarche participative est mise en place en vue de favoriser l'expression et la prise en compte des objectifs et attentes des partenaires, principalement les communes et les associations de protection de la nature, et, dans certains secteurs, les représentants des milieux agricoles et économiques.

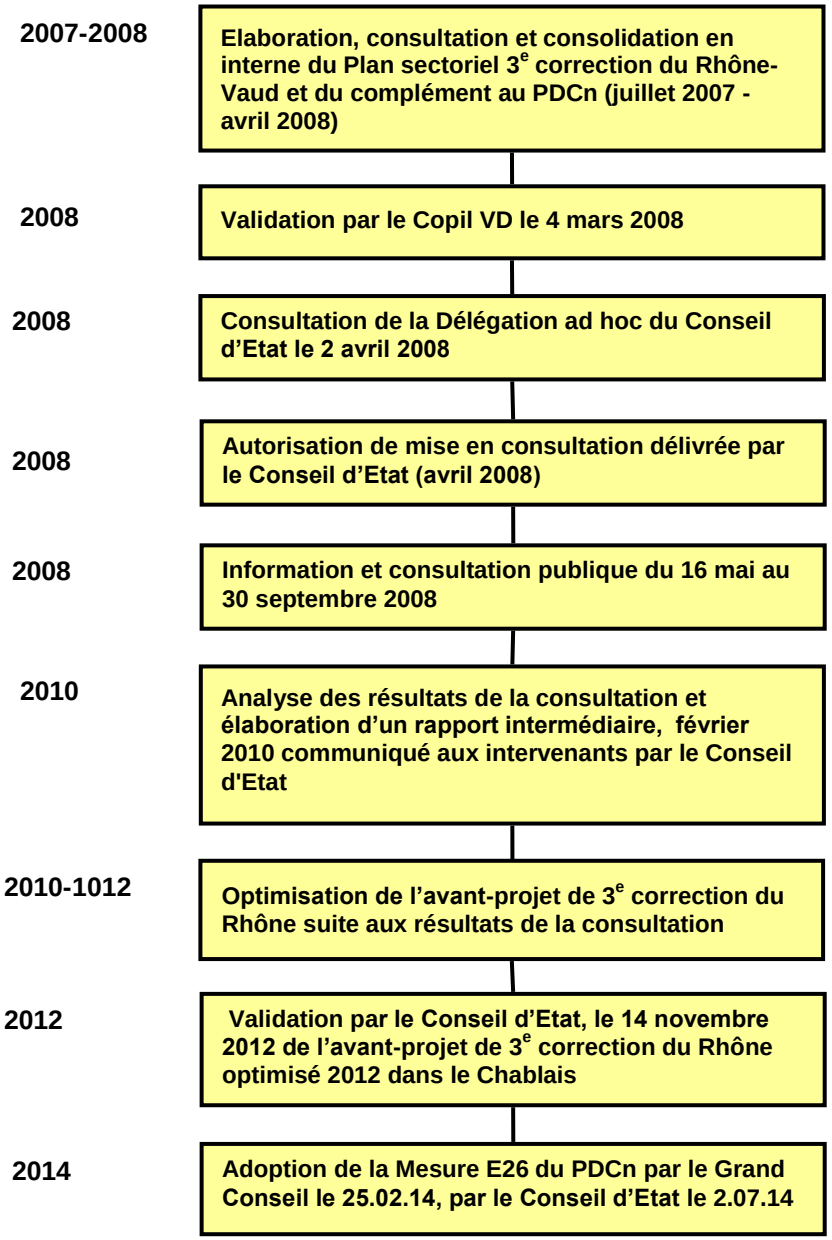


Figure 3: Procédure d'élaboration du Plan Directeur sectoriel

4 Prise en compte des autres intérêts de l'aménagement du territoire et coordination avec les autres planifications

4.1 Prise en compte des autres intérêts de l'aménagement du territoire

Les domaines de l'agriculture, de l'urbanisation, de la production d'énergie, de la protection de la nature et du paysage, du tourisme, de la valorisation de l'eau potable et le concept régional de développement de la plaine (CDP Chablais) sont pris en compte dans le Plan Directeur sectoriel.

a. Agriculture

De nombreuses interactions sont attendues avec le monde agricole. Il s'agit d'une part de limiter la perte de surfaces agricoles à la stricte surface nécessaire à l'emprise Rhône et d'autre part d'améliorer, ou au minimum de conserver, la qualité de l'outil de travail des agriculteurs et l'adapter aux conditions de production et du marché. L'étude d'optimisation 2012 a permis de réduire de 40% dans le Chablais vaudois la perte de surfaces agricoles par rapport à l'avant-projet mis en consultation en 2008, soit 10 ha (sur 25 ha). Ces surfaces agricoles épargnées, une sorte *d'emprise Rhône indirecte*, devront rester agricoles. Par ailleurs, une étude agricole spécifique très détaillée inventorie les exploitations agricoles les plus touchées et précise les atteintes potentielles aux terres agricoles. Un catalogue de mesures d'accompagnement est proposé, coordonné avec le Valais.

Les surfaces d'assolement (SDA), qui devront être intégrées dans l'emprise Rhône pour les besoins du projet de 3e correction, à ce jour 15.5 ha, ne peuvent pas être exemptées d'office de l'obligation légale de compensation, ni de la recherche de compensations envisageables. Les éléments suivants doivent être considérés en cas d'atteinte aux SDA :

- il faut montrer que le projet ne peut pas être réalisé sans porter atteinte aux SDA et qu'il a été tenu compte de la nécessité d'empiéter de manière proportionnée sur les surfaces d'assolement (rationalité du projet: on ne peut pas atteindre les conditions cadre de manière plus économe),
- les emprises doivent être réalisées en priorité sur des SDA de qualité II,
- il faut établir si des compensations simultanées sont possibles (complètes ou partielles) par rétrocession de zones à bâtir à la zone agricole,
- les surfaces agricoles épargnées lors de l'optimisation ont un statut d'emprise indirecte et devront rester agricoles.

Dans l'hypothèse où aucune compensation n'est possible, ou dans l'hypothèse où une partie seulement des atteintes peut être compensée, il y aura lieu de faire une demande d'exemption de la nécessité de compenser au sens de la mesure F12 du Plan Directeur cantonal.

L'accompagnement agricole repose sur trois axes principaux :

1. la mise en place de mesures générales ou/et collectives, ainsi que le suivi des effets de la nappe en vue d'adaptations et de compensations des dégâts éventuels,
2. la recherche de solutions individuelles pour les exploitations touchées directement par le projet (p. ex. emprise),
3. la recherche de synergie entre le projet de 3e correction du Rhône et l'agriculture.

La réalisation de ces mesures peut se faire à l'aide d'améliorations foncières intégrales (AFI) volontaires, par l'intermédiaire des communes, ou directement au niveau des exploitants.

Des mesures collectives complémentaires hors zone d'impact direct, fonction de l'importance de l'emprise de R3 sur la SAU et des aides à la restructuration d'exploitations individuelles sont proposées.

b. Urbanisation et développement économique

Le projet de 3e correction du Rhône dans sa partie vaudoise est coordonné avec deux projets d'agglomération.

Projet d'agglomération du Chablais (Chablais Agglo)

Le projet d'agglomération du Chablais de décembre 2011 prenait en compte la 3e correction du Rhône, tant sur le plan paysager, agricole, que sur le plan de la mobilité et l'urbanisation.

- Ainsi les secteurs de La Sablière (Collombey-Muraz), des Grandes Iles (Ollon) et des Mangettes (Monthey) sont des secteurs de plan d'eau en bordure du Rhône à valoriser (nature, loisirs doux), avec l'idée d'un parc d'agglomération.
- Sur le plan urbain, aucune extension le long du Rhône n'est envisagée. La présence de nombreux sites technologiques (avec parfois des sols pollués) en bordure du Rhône implique une vigilance par rapport aux risques. Les mesures relatives aux dangers naturels dans la période transitoire à la sécurisation impliquent de ne pas augmenter l'exposition au risque sur le secteur de la zone industrielle. Si le projet de la 3e correction devait s'enliser, la sécurisation par un renforcement des digues existantes uniquement deviendrait indispensable à la réalisation des mesures du projet d'agglomération sur ce secteur.
- Sur le plan de la mobilité douce, il s'agit surtout de créer ou renforcer les axes perpendiculaires à l'axe rhôdanien pour avoir un maillage plus fin. En terme de mobilité douce (MD), le projet d'agglomération reprend les liaisons cyclables existantes de part et d'autre du Rhône, cet axe principal formant la colonne vertébrale du réseau MD d'agglomération. Ponctuellement, certains tronçons devront être aménagés afin d'assurer une continuité des itinéraires. Le réseau MD sera renforcé par des itinéraires perpendiculaires à cet axe principal.
- Actuellement, l'agglomération du Chablais révise son projet de 2011 afin de la soumettre à la Confédération en décembre 2016. Si les grandes lignes et les concepts du projet d'agglomération de 2011 sont maintenus : préservation des rives du Rhône, parc d'agglomération, zones agricoles, aucune extension des zones urbaines et d'activité, l'agglomération réfléchit à de nouveaux franchissements du Rhône qui devront être nécessairement compatibles avec le projet de 3e correction du Rhône et en particulier avec le Plan Directeur sectoriel. Des échanges avec les responsables du projet d'agglomération du Chablais doivent permettre d'assurer cette coordination.

Projet d'agglomération Riviera-Veveyse, Haut-Lac (Rivelac)

Ce sont essentiellement les communes du Haut-Lac : Roche, Villeneuve, Rennaz et Noville qui sont concernées. Sur le Haut Lac, la 3e correction du Rhône ne touche pas de site urbain ou à urbaniser. Les secteurs construits dans le périmètre de cette agglomération ne sont pas concernés par des dangers d'inondation élevés ou moyens. Ils font cependant partie du concept visant une sécurité durable. Des arrières digues pourront permettre de protéger les secteurs concernés par les écoulements en cas de crue extrême. À Rennaz, le projet d'hôpital intercantonal a été établi de manière à ce que ses infrastructures vitales soient situées au-dessus du niveau des eaux en cas de crue extrême.

c. Energie - hydroélectricité

La production d'énergie à Lavey sera augmentée par la construction d'une nouvelle prise d'eau et d'une galerie de dérivation supplémentaire.

Cela permettra d'augmenter d'environ 20 % la production annuelle de Lavey.

A Massongex, un aménagement hydroélectrique sur le Rhône (projet Massongex-Bex-Rhône - MBR) doit permettre d'augmenter la production hydroélectrique du Rhône. L'étude de la Mesure prioritaire du Chablais permet de montrer la compatibilité de l'aménagement hydroélectrique avec le maintien des objectifs sécuritaires.

Une coordination sera assurée avec le projet d'exploitation géothermique des aquifères profonds (au km 22).

d. Nature et paysage

Dans la mesure où tout aménagement de cours d'eau doit respecter autant que possible son état naturel ou, à défaut le reconstituer, les liens entre la 3e correction du Rhône et les objectifs de la protection de la nature sont forcément étroits. En restaurant les fonctions écologiques de l'hydro-système (qualité de l'eau, poissons, faune benthique, milieux riverains, etc.) et en *rétablissant en priorité une dynamique fluviale*, la 3e correction du Rhône contribuera au remodelage du paysage de la plaine. Une nouvelle méthodologie a été développée qui se base sur quatre indicateurs pertinents, à savoir : la valeur naturelle alluviale ; la valeur naturelle générale ; les exigences faunistiques et la continuité longitudinale. Pour ces quatre indicateurs, les objectifs du Plan d'aménagement sont atteints et vont même s'améliorer avec le temps. Une attention particulière sera apportée à la coordination et mise en cohérence avec des inventaires existants (par ex. les milieux lentiques) et des planifications existantes. Le projet de correction tiendra par ailleurs compte de l'analyse de détail du réseau écologique cantonal faite dans le cadre du "Réseau écologique de la Basse Plaine du Rhône", en particulier dans le cadre des études d'impacts qui accompagneront les projets de mise à l'enquête publique.

Les démarches récentes en cours, en lien direct avec la 3e correction du Rhône, seront suivies attentivement.

e. Archéologie, géomorphologie

Le sous-sol de la plaine du Rhône est riche en vestiges évocateurs de son histoire et de sa formation. Ces éléments doivent être pris en compte (art. 3 LPN) et relevés lors de la réalisation des travaux qui les mettent en évidence. Ils vont renouveler les connaissances sur l'évolution de la plaine.

f. Forêts

La majeure partie des surfaces concernées situées sur les berges ou à l'extérieur de celles-ci sont soumises au régime forestier. Ces surfaces forestières remplissent simultanément plusieurs fonctions: biologique, de production, de protection contre les dangers naturels, et de délassement. Le projet a un impact très important sur l'aire forestière étant donné que tous les grands élargissements prévus le sont sur des surfaces occupées actuellement presque exclusivement par de la forêt. Une procédure de défrichement sera nécessaire pour chaque emprise du projet sur l'aire forestière. Pour les surfaces où une végétation forestière pourra se développer une fois les travaux terminés, il s'agira de défrichements temporaires. Pour les autres surfaces, on parlera de défrichements définitifs. En principe, les défrichements définitifs devront être compensés en nature dans la même région. S'agissant d'un grand projet au sens de l'aide à l'exécution de l'OFEV (Aide à l'exécution. Défrichements et compensation du défrichement, OFEV 2014, A 3.5, p. 27), il sera toutefois possible de renoncer à la compensation du défrichement pour autant que, considéré dans le cadre d'un bilan global, toutes les fonctions de la forêt se révèlent positives; alors "Le projet vaut compensation ».

g. Tourisme, loisirs, culture et sports

La 3e correction du Rhône offre une occasion de s'interroger sur les nouvelles perspectives liées au tourisme et aux loisirs de plaine et les possibilités de développer l'offre existante. Il s'agit en particulier de veiller à gérer les conditions d'accès aux chemins de digue et à assurer la mise en valeur de l'itinéraire cyclable de la voie 1 " La Suisse à vélo" en relation avec les programmes d'encouragement de la mobilité douce et le tourisme pédestre.

Il y a également lieu d'identifier les synergies possibles entre le tourisme et les loisirs, les initiatives culturelles, la mise en valeur du patrimoine (chemins classés dans l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse), la promotion des produits agricoles, les activités récréatives (aménagement d'aires de repos et de pique-nique), ou sportives de plein air (équitation et roller), ou liées à l'eau (pêche, canoë, rafting), ou encore l'observation de la nature.

Une coordination suivie sera maintenue avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) pour assurer l'adéquation des mesures de 3e correction du Rhône avec les « franchissement, transports publics, cyclotourisme et autres formes de mobilité » et maintenir si possible la continuité des tracés pendant les travaux.

h. Eau potable

Il s'agit essentiellement de préserver les ressources en eau de la nappe phréatique et les équipements de prélèvement, comme les puits de pompage. Dans la mesure du possible, les captages existants ne doivent pas être compromis. Cependant, des captages existants sont concernés par l'élargissement du Rhône sur la Commune d'Ollon et sur la commune d'Aigle (puits de la Mélée). Une solution a été trouvée pour les puits de la commune d'Ollon par le rachat d'une source en zone de montagne. Pour la commune d'Aigle, la recherche de solutions de remplacement équivalent (au niveau qualitatif et quantitatif) des puits de la Mélée est en cours, en collaboration avec la commune.

i. Canaux et affluents.

La 3e correction du Rhône nécessite la prise en compte des canaux et de l'embouchure des affluents. Les canaux sont en effet utiles à la gestion de la nappe phréatique ainsi qu'à l'évacuation des crues en cas de débordement du Rhône. La gestion de l'embouchure des affluents dépend directement du projet de 3e correction. Les projets d'aménagement des différents affluents sont coordonnés avec la 3e correction du Rhône.

j. Développement d'un delta

Une étude de faisabilité géomorphologique a montré que le développement d'un delta terrestre et lacustre, était possible. Des modélisations numériques et physiques sont en cours et mettent en évidence un grand potentiel de développement d'un delta. L'influence de la houle, comme le comportement des courants littoraux en direction de Villeneuve sont également étudiés.

4.2 Coordination avec les autres planifications

Le Plan Directeur sectoriel, n'a pas d'effets directs sur les plans communaux d'affectation des zones.

Le Plan Directeur sectoriel tient compte des conceptions et plans sectoriels de la Confédération. Il convient en particulier de citer le Plan sectoriel des surfaces d'assolement, la Conception "Paysage suisse" et la stratégie fédérale en matière de biodiversité.

Outre le PDCn vaudois, il doit tenir compte du PDCn du Valais, des programmes de développement régional, ainsi que des plans d'aménagement régionaux et communaux.

5 Troisième correction du Rhône : principes et solutions d'aménagement

5.1 Pourquoi une troisième correction du Rhône ?

L'état actuel du fleuve souffre d'un triple déficit: sécuritaire, environnemental et socio-économique.

Les dangers potentiels dus au fleuve actuel sont directement liés à son histoire et à celle du développement de la plaine. La correction du Rhône a débuté dans la deuxième partie du XIXe siècle et a permis en l'espace de quelques décennies un développement important de la plaine.

Figure 4 : Extraction, transport et mise en place de blocs pour la deuxième correction

La première correction du Rhône (de 1860 à 1890) a réalisé de manière systématique deux digues parallèles fixant les limites du fleuve. Elles étaient protégées par des épis visant aussi à concentrer l'écoulement en hiver.

Suite aux inondations et au rehaussement du fond par déposition des matériaux (capacité de charriage du fleuve insuffisante), la deuxième correction a été mise en œuvre entre 1930 et 1960. Elle a renforcé le profil de la première correction par des surélévations des digues et a comblé l'espace entre les épis en créant un remblai continu (lit majeur, voir **figure 4**) favorisant le resserrement du fleuve lors des basses eaux et donc améliorant le transport solide.

Les études récentes de bilan de matériaux charriés par le Rhône ont montré que cette deuxième correction seule n'aurait pas permis d'enrayer le phénomène de déposition sans les énormes volumes de matériaux extraits par les gravières. Ce nouvel outil de gestion des matériaux du Rhône permet aujourd'hui d'envisager d'autres profils du fleuve, en garantissant la stabilité du fond.

L'endiguement du Rhône n'a cependant pas résolu complètement le problème de la sécurité (**figure 5**). L'espace disponible pour le cours d'eau est aujourd'hui réduit à un couloir étroit entre deux digues surélevées par rapport à la plaine. Les crues y transitent avec des débits plus élevés que par le passé, à grande vitesse et avec un niveau d'eau qui surplombe de 3 à 4 m le niveau de la plaine.

Le danger actuel est double : une capacité limitée impliquant un risque de débordement, et un risque de rupture de digue avant même que la capacité maximale ne soit atteinte, comme par exemple à l'amont de la zone industrielle d'Aigle. La capacité du Rhône à transporter des matériaux (graviers, sables, limons) joue également un rôle en terme de sécurité.

Comme les dernières inondations graves tendent à se perdre dans la mémoire collective, cette situation de danger n'est pas réellement perçue au quotidien. Les hautes eaux de 1987 et 1993, avec des débordements limités et de sérieux indices d'instabilité des digues, ont rappelé l'existence du danger, mis en évidence par la crue d'octobre 2000.

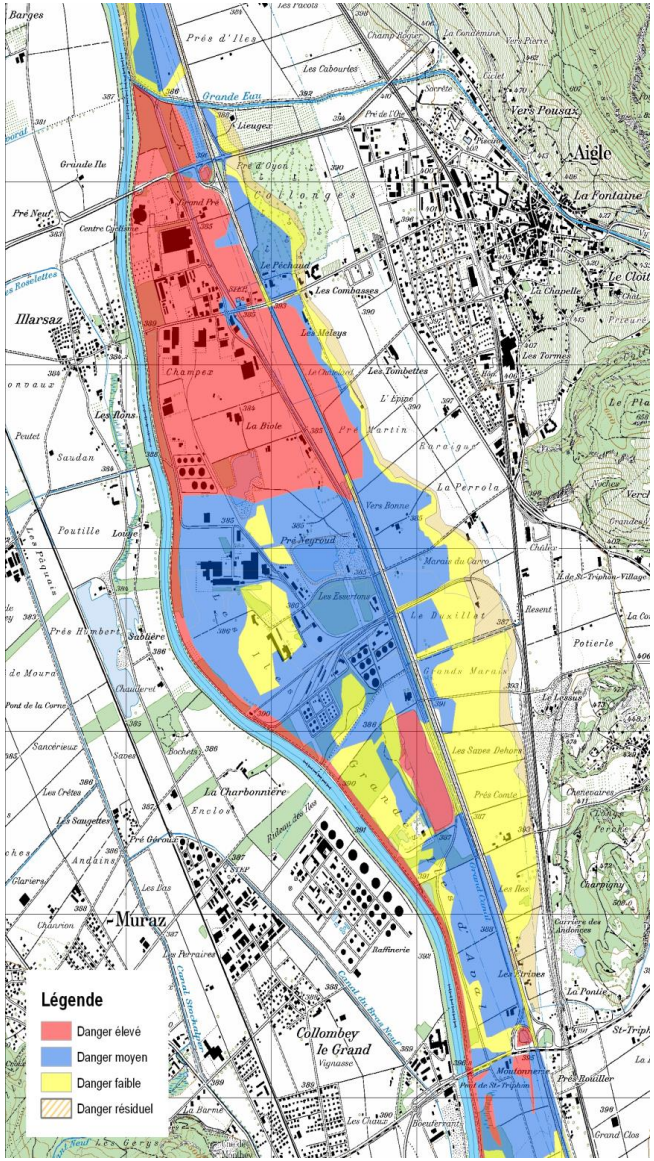


Figure 5 : Exemple d'inondation potentielle pour une crue excédant la crue centennale dans la région d'Aigle
(Carte 1 :25'000 © 2006 Swisstopo n° BA068115).

Légende
- Danger résiduel
- Niveau de danger 1 (faible)
- Niveau de danger 4 et 5 (moyen)
- Niveau de danger 7 (élevé)

La 3e correction du Rhône, qui seule peut apporter une protection durable de la plaine, nécessite une vision coordonnée Vaud-Valais et une solution commune dans le Chablais, réalisable dans l'espace cours d'eau.

L'endiguement du Rhône a également dégradé ou supprimé les milieux naturels liés au fleuve qui sont réduits aujourd'hui à quelques vestiges, à l'exception du delta.

Par ailleurs, plusieurs aspects socio-économiques liés à la plaine du Chablais, tels que l'agriculture, le tourisme et l'hydroélectricité possèdent un potentiel de développement à valoriser (concept de développement de la plaine du Chablais, septembre 2007).

5.2 Principes

Par sa décision de participer à la 3e correction du Rhône, le Canton de Vaud prend conscience des déficits de l'aménagement actuel et veut assurer la protection des personnes et des biens de valeur à long terme. Par sa volonté d'intégrer les intérêts environnementaux et socio-économiques (agriculture, tourisme, énergie, etc.), il adopte une attitude favorable au développement durable du canton tout en tenant compte des nombreuses contraintes liées à l'occupation de la plaine.

Les objectifs de base de la 3e correction du Rhône tendent à garantir la sécurité contre les crues à long terme, à rétablir et à renforcer les fonctions biologiques, environnementales et socio-économiques que

le fleuve doit assurer.[*] Ils s'accompagnent de principes et d'objectifs spécifiques définis par domaine et consolidés avec les partenaires thématiques du projet. Cet ensemble d'objectifs généraux et pluridisciplinaires constitue la base d'élaboration du projet.

5.2.1 Sécurité

Le choix du débit de dimensionnement doit être optimisé en fonction des différents intérêts en présence. **D'une manière générale, la sécurité doit être augmentée partout.** Les solutions durables à entretien limité sont favorisées et doivent restaurer autant que possible la dynamique naturelle du cours d'eau. Les mesures diminuant rapidement et efficacement les risques sont prioritaires. Les risques résiduels liés aux situations extrêmes (crues supérieures au débit de dimensionnement) doivent être gérés par la mise en place d'un corridor d'évacuation évitant les zones habitées, par un plan d'intervention ou encore par la gestion des barrages et des zones de débordement naturelles ou artificielles en plaine. Les possibilités de rétention sur des zones à faible potentiel de dommages sont exploitées.

5.2.2 Environnement

Conformément à la législation, tout aménagement de cours d'eau doit respecter autant que possible son état naturel ou, à défaut, le reconstituer. Il s'agit de redonner, dans la mesure du possible, plus d'espace au Rhône pour améliorer la diversité biologique, de restaurer les fonctions écologiques de l'hydro-système et de rétablir une dynamique alluviale.

Ce principe est fondamental dans la zone alluviale et les sites marécageux d'importance nationale inconstructibles.

[*] Les éléments en grisé sont contraignants ils figurent dans la Mesure E26 du Plan directeur cantonal

5.2.3 Aspects socio-économiques

La 3e correction du Rhône est une contribution majeure à l'amélioration des conditions cadre du développement économique de la plaine du Chablais. En effet, dans l'état actuel de danger, les investissements actuels sont insuffisamment protégés et les investissements futurs s'en trouvent prétérités.

L'atteinte des objectifs socio-économiques passe par la prise en compte des besoins agricoles et de l'industrie, la diversification des activités touristiques et des associations régionales, le maintien des potentialités énergétiques du fleuve, ou encore l'intégration des autres grands projets en cours (barrages hydroélectriques). Afin d'assurer la prise en compte des nombreuses contraintes liées à l'occupation du sol, le projet donne l'opportunité de développer un concept paysage pour la plaine du Rhône.

5.3 Solutions étudiées

Deux grandes familles de variantes ont été étudiées. Celles qui nécessitent de l'espace (élargissements, second écoulement) et celles limitées au gabarit actuel (surélévation des digues, abaissement du fond). Le choix définitif a été opéré suite à un approfondissement des connaissances dans le cadre d'une démarche de partenariat.

5.3.1 Solutions avec élargissement de l'emprise du fleuve

La première famille de variantes suppose un **élargissement de l'emprise du fleuve** par la création de nouvelles digues en retrait des digues actuelles, créant ainsi un nouvel espace utilisable de différentes manières (voir **figure 6**). On peut également envisager la création d'un **second écoulement** distant du Rhône. L'élargissement, outre la sécurité, vise la revitalisation du fleuve en restituant davantage à la nature les zones riveraines tout en minimisant les défrichements. Ce sont là évidemment des objectifs qui ne sont pas de nature à satisfaire les besoins agricoles

qui privilégient le maintien des surfaces agricoles. La recherche d'une symétrie équilibrée des sacrifices est donc essentielle.

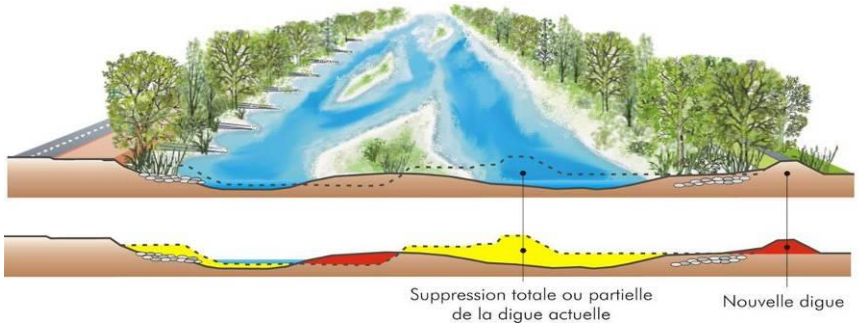


Figure 6 : Représentation d'un élargissement

Ce type de solution redonnant plus d'espace au Rhône est à même de satisfaire au mieux les bases légales. Il doit être privilégié sur tous les secteurs où les contraintes sont faibles.

5.3.2 Solutions avec adaptation de l'aménagement actuel

La deuxième famille de variantes vise une **adaptation de l'aménagement actuel** par renforcement et/ou rehaussement des digues et élargissement ou abaissement du lit mineur. Ce type d'aménagement n'atteint pas les objectifs fixés sur le plan environnemental et présente, dans le cas d'une surélévation des digues, une augmentation du danger en cas de rupture ainsi qu'un report du danger sur les embouchures et les canaux. **Il doit être réservé aux secteurs où les contraintes d'utilisation du sol sont trop importantes pour permettre d'accroître l'emprise du fleuve.**

5.3.3 Gestion des risques résiduels

En fonction de l'objectif de protection, les solutions présentées ci-dessus pourront être accompagnées de la mise en place d'**arrière-digues** permettant une protection accrue des sites à risques potentiels élevés (cf. **figure 7**), ou d'autres mesures organisationnelles ou de gestion (plan d'intervention d'urgence, outil de gestion des barrages hydro-électriques).

La gestion des risques résiduels est nécessaire pour garantir la sécurité et l'utilisation de la plaine même en cas de crue extrême.

5.3.4 Solution avec un delta à l'embouchure du Rhône

Au niveau de l'embouchure du Rhône sur le Lac Léman, le projet vise, au-delà des impératifs sécuritaires, à réaliser une plus value écologique majeure. Les solutions qui ont été étudiées entre le Rhône actuel et le vieux Rhône ont cherché à atteindre cet objectif en s'inscrivant dans le cadre de la revitalisation des zones alluviales.

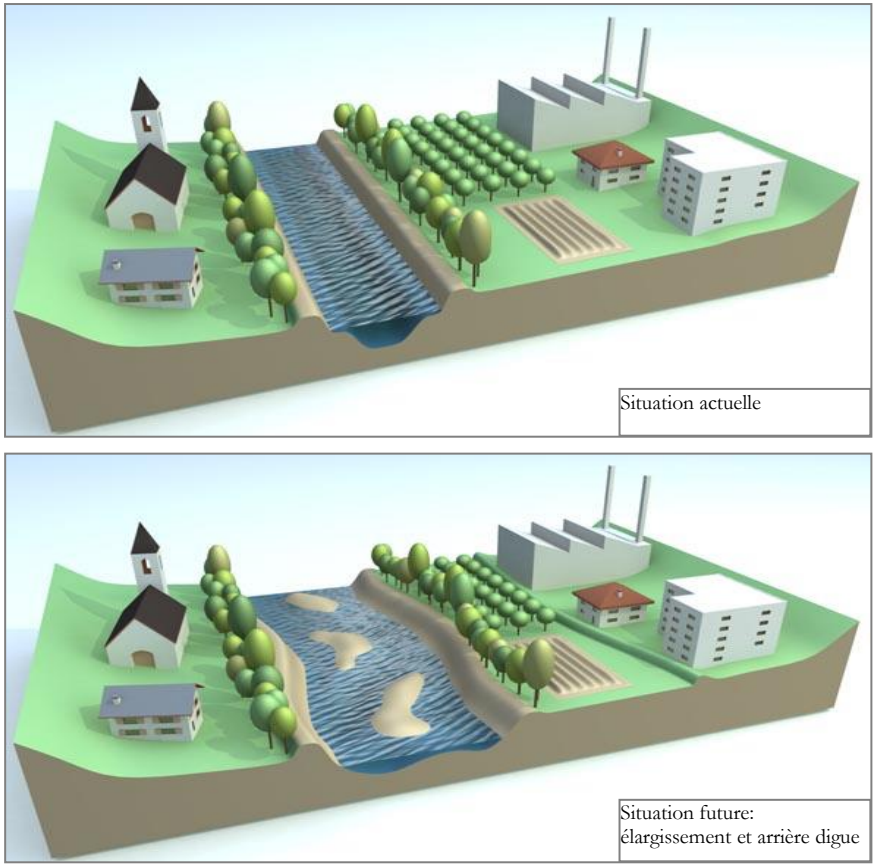


Figure 7 : Rhône actuel et principe d'aménagement :
gestion de la crue centennale dans le chenal par élargissement et gestion des crues extrêmes par des arrière-digues

5.4 Mesures d'aménagement du Rhône proposées

Le cours du Rhône vaudois, qui parcourt 29.4 km de Lavey au Léman, est divisé en trois tronçons. Pour chacun d'eux, les mesures d'aménagement proposées sont relativement homogènes et seront mises en œuvre par étapes en fonction des urgences et des crédits disponibles.

Par contre, les débits de dimensionnement pris en considération ne sont pas les mêmes sur chaque tronçon et sont adaptés au degré de sécurité à atteindre, fixé en fonction du temps de retour de la crue contre laquelle on veut se protéger.

1er tronçon

Il se situe sur le territoire de la Commune de Lavey-Morcles, où les mesures d'aménagement proposées consistent en un élargissement. Des approfondissements, des comblements et des rehaussements de digues tenant compte d'objectifs de protection adaptés peuvent être envisagés.

2e tronçon

Ce tronçon comprend des élargissements alternés rive droite - rive gauche et des mesures de renforcement, entre Bex et le delta sur environ 22 km; la mesure prioritaire du Chablais fait partie de ce tronçon, entre Bex et la Grande Eau sur environ 16 km. Sont intégrés dans cette mesure les forêts alluviales et les grands élargissements au lieu-dit "Les Iles" et en « l'Ile des Clous » qui intègre une zone naturelle existante. Le débit pris en compte est le débit extrême. Le projet hydroélectrique de Massongex-Bex-Rhône (MBR) et le projet d'agglomération du Chablais (Chablais agglo) concernent ce tronçon.

A l'aval de l'Ile des Clous l'écoulement dans le Rhône d'un débit centennal est assuré, mais des arrière-digues sont envisagées à proximité des villages pour contenir des débits supérieurs. Un espace non constructible sera réservé pour d'éventuelles mesures non prioritaires.

3e tronçon

Il concerne exclusivement le "delta". Il vise à réaliser des objectifs écologiques avec notamment la création d'un 2e chenal pour une partie des eaux et des objectifs de valorisation des loisirs (un réseau de chemins

de randonnée, de pistes cyclables et cavalières). Le développement d'un delta lacustre doit être réalisé.

Le développement du delta s'étendra entre le Rhône actuel et le Vieux Rhône sur environ 80 ha, y compris un delta lacustre. Il permettra notamment la revitalisation de la zone alluviale des Grangettes. Plusieurs variantes sont encore à l'étude, notamment à l'aide de modèles physiques, qui devront préciser l'évolution probable du delta terrestre et du delta lacustre et évaluer leurs implications sur la protection des rives.

Gestion des risques résiduels

La gestion des risques résiduels pour des crues supérieures à un temps de retour de 100 ans nécessite la mise à disposition de surfaces (corridors de crues).

Des arrière-digues permettront une protection accrue des sites à risques potentiels élevés. Leur hauteur sera réduite au minimum pour faciliter leur utilisation par l'agriculture. De plus elles devront faire l'objet d'une intégration paysagère particulièrement soignée compte tenu de leur impact potentiel non négligeable sur le territoire.

Les affectations sensibles (hôpitaux, bâtiments pour la défense incendie notamment) prendront en compte les risques résiduels.

6 Espace réservé aux eaux et emprise

Remarques :

- *les paragraphes en grisé sont repris dans la Mesure E26, 3e adaptation du PDCn*
- *l'espace réservé aux eaux est équivalent à l'espace cours d'eau de la Mesure E26 ; de même Plan Directeur sectoriel est équivalent à Plan sectoriel.*

6.1 Définition (cf. croquis p. 30)

L'espace réservé aux eaux correspond, soit à l'espace actuel permettant de garantir les diverses fonctions du fleuve pas encore corrigé ou ne nécessitant pas de correction, soit à l'emprise élargie **après** correction. Dans ce dernier cas, il englobe les mesures d'aménagement projetées tout au long des tronçons corrigés.

L'espace réservé aux eaux est défini dans le Plan Directeur sectoriel 3e correction du Rhône Vaud. Il équivaut à la surface comprise entre les deux pieds de digue extérieurs (ou sommets extérieurs de l'aménagement si la construction est en déblai), y compris les éventuels dispositifs d'infiltration et l'espace nécessaire à son entretien.

Sa délimitation correspond également à des besoins socio-économiques. Il sert de lieu de loisirs et de détente pour la population. La garantie d'une sécurité rend les zones extérieures plus attractives pour les entreprises.

6.2 Critères de délimitation en fonction des divers intérêts

La détermination de l'espace réservé aux eaux se base sur la législation fédérale et cantonale, en particulier la législation fédérale sur la protection des eaux LEau et OEau, sur le PDCn et les recommandations fédérales. Dans le cas particulier de la troisième correction du Rhône, les besoins en espace à prendre en compte peuvent être évalués en fonction des trois objectifs principaux du projet, soit l'amélioration de la sécurité, de l'environnement et des aspects socio-économiques du fleuve, dans le respect d'une utilisation mesurée et rationnelle du sol.

L'espace est ainsi défini selon les critères suivants:

1. Besoins pour la sécurité

Le gabarit actuel du fleuve ne permet pas d'évacuer la crue centennale sans danger (risques de débordements et de rupture de digue). Un des objectifs du présent Plan Directeur sectoriel est d'assurer une sécurité durable au meilleur coût.

Les besoins en espace pour la sécurité sont liés aux nécessités techniques suivantes:

- l'augmentation de la capacité d'écoulement ;
- l'abaissement de la ligne d'eau ;
- la diminution ou tout au moins la non augmentation de la hauteur des digues, excepté éventuellement dans la zone de Lavey ;
- la réduction de l'entretien des berges en favorisant l'auto-entretien du fleuve, donc une dynamique basée sur la largeur de régime ;
- une protection de berge (épis ou enrochement) stable et donc de faible pente ;
- des digues larges et stables et donc avec des talus de faible pente (stabilité à long terme).

D'une manière générale, un aménagement de cours d'eau est techniquement durable lorsqu'il présente une forme qui lui permet d'être peu sollicité ou particulièrement résistant aux pressions et vitesses de l'eau et qu'il demande un entretien minimal.

C'est pourquoi, d'une manière générale et a fortiori dans le cas particulier du Rhône avec de hautes digues, la solution d'élargissement

du fleuve présente la meilleure sécurité et la meilleure durabilité. D'autres solutions (abaissement du fond, renforcement des digues) sont possibles mais moins durables. Elles sont réservées aux secteurs à fortes contraintes (traversées de localités, proximité d'infrastructures).

Compte tenu de ces éléments, l'espace nécessaire pour les besoins de sécurité est estimé à 1,5 à 2 fois la largeur actuelle du fleuve.

Cette augmentation de largeur offre donc l'avantage d'optimiser les coûts d'entretien et d'assurer la pérennité de la sécurité.

2. Besoins pour la nature et l'environnement

L'espace réservé aux eaux doit permettre à ce dernier de remplir diverses fonctions écologiques (biotopes pour la faune et la flore aquatique et riveraine, mise en réseau, amélioration de la qualité des eaux).

- Un élargissement de 1,5 à 2 fois la largeur actuelle permet l'apparition de bancs alternés et ne remplit donc qu'une partie des fonctions écologiques du Rhône. Il représente donc un strict minimum pour la satisfaction des besoins environnementaux.
- En vue de garantir un projet équilibré et conforme aux bases légales, le projet doit donc, au besoin, réaliser des élargissements ponctuels plus conséquents sur une longueur suffisante dans des endroits adaptés (embouchures des affluents, espaces en lien avec les sites de protection de la nature ou dignes de protection). De même, il est nécessaire d'assurer la fonction de mise en réseau du Rhône en coordination avec le réseau écologique cantonal (REC) et de préserver les milieux lentiques.

3. Besoins pour les aspects socio-économiques

Urbanisation et développement économique

En augmentant la sécurité des personnes et des biens, la troisième correction du Rhône améliore les conditions cadre et l'attractivité du Chablais en tant que site d'implantation d'entreprises. Citons en particulier la zone d'activités d'Aigle qui est un poumon économique dans le Chablais. La relation homme-fleuve, notamment en milieu urbain s'en trouvera améliorée.

Agriculture

Ce secteur bénéficie de l'augmentation générale de la sécurité de la plaine, mais il est fortement touché par les besoins en surface requis pour la réalisation du projet de 3e correction du Rhône. Il convient d'assurer une symétrie équilibrée des sacrifices de terres entre les pertes agricoles, en particulier les SDA, immobilières (dézonage, désaffectation) et écologiques, et de limiter la pression foncière des emprises directes sur les terres agricoles. Renoncer à une compensation générale des boisements forestiers est une mesure importante de réduction des impacts et des emprises sur l'agriculture. Cela a été possible par l'intégration, lors de la phase d'optimisation, de grands massifs forestiers dans l'emprise, sous la forme de forêts alluviales.

Aucune utilisation agricole ne peut avoir lieu sur les surfaces de forêt qui ont été défrichées sans faire l'objet d'une compensation, à moins d'échanges à bilan surfacique nul.

La perte de surfaces agricoles, et en particulier des surfaces d'assolement (SDA), a été ainsi réduite au minimum ; l'atteinte concerne 15.5 ha. Le processus décrivant les éléments devant être considérés en cas d'atteinte aux SDA figure au paragraphe 4.1, a. Agriculture.

Tant que les travaux de renforcement de digue ou d'élargissement ne sont pas validés par une autorisation de construire, suite à une enquête publique, les terres agricoles comprises dans l'emprise sont exploitables de façon intensive. Sur cette surface, l'interdiction de construire est impérative.

On examinera également les moyens techniques et financiers nécessaires pour remédier aux conséquences sur l'agriculture de la plaine, des crues extrêmes dans le cadre de la gestion des débits résiduels et surtout d'un abaissement de la nappe phréatique.

Hydroélectricité et eau potable (cf. 4.1, c Energie- hydroélectricité)

Les éventuels aménagements hydroélectriques futurs concernent notamment le projet d'installation hydroélectrique localisé sur les Communes de Bex et Massongex ainsi que le projet "Lavey +" sur le site des installations hydroélectriques de Lavey.
Les impacts de ces installations sur l'espace cours d'eau ne peuvent être définis avec précision à ce stade et à cette échelle. Ils feront le cas échéant l'objet de projets spécifiques sous la responsabilité des organismes compétents. Une coordination entre le projet MBR et la 3e correction du Rhône est effective. L'étude du tronçon concerné (Mesure prioritaire du Chablais) permet de montrer la compatibilité de l'aménagement hydroélectrique avec le maintien des objectifs sécuritaires. Une coordination similaire sera mise en place pour des projets de valorisation de l'eau de turbinage comme eau potable.

Pêche

Cette activité ne nécessite pas d'espace spécifique supplémentaire par rapport aux besoins sécuritaires et environnementaux.

Paysage

Le Rhône et ses berges sont un élément visible et structurant de la plaine du Rhône et offrent un espace de détente et de promenade apprécié des habitants. L'espace cours d'eau doit garantir cette prestation au bénéfice de l'homme en permettant le renforcement de la fonction paysagère essentielle assurée par le Rhône.

Tourisme, loisirs, culture et sports

Les activités potentielles associées au fleuve ne nécessitent généralement pas d'espace spécifique supplémentaire par rapport aux besoins sécuritaires, si l'on considère que les chemins de digue servant à la pratique du vélo ou de la marche font partie intégrante de la future emprise du Rhône. Elles feront le cas échéant l'objet de projets spécifiques sous la responsabilité des organismes compétents et seront coordonnées avec la troisième correction du Rhône.

Espace réservé aux eaux et emprises (cf. croquis p. 30)

Compte tenu des besoins exprimés ci-dessus, des enjeux présents dans la plaine et de la nécessité d'assurer une utilisation mesurée et rationnelle du sol (minimisation des pertes de surfaces), les principes généraux suivants sont définis:

- l'emprise nécessaire au fleuve est définie sur la base des besoins en sécurité,
- des élargissements plus conséquents, au nombre de trois - le delta, l'Ile des Clous et les Grandes Iles -, seront aménagés pour assurer l'équilibre du projet et remplir des fonctions écologiques ou socio-économiques plus importantes,
- à l'intérieur des zones densément construites (contraintes fortes) ou à proximité de grandes infrastructures (routes principales, chemins

de fer), l'espace réservé aux eaux est réduit fortement et se limite à un alignement permettant un renforcement de digue le cas échéant.

Les principes généraux ci-dessus correspondent à une première pesée des intérêts en jeu, qui sera affinée lors de la constitution des dossiers de mise à l'enquête publique. L'espace réservé aux eaux futur sera défini précisément à la fin des travaux dans les planifications d'affectation communales.

Représentation de l'emprise

L'emprise dans le Chablais vaudois telle que définie représente environ 180 hectares (depuis le pied de berge).

Ces 180 hectares comprennent par ailleurs environ 15 ha de surfaces d'assolement (SDA) qui sont situées principalement dans la zone agricole.

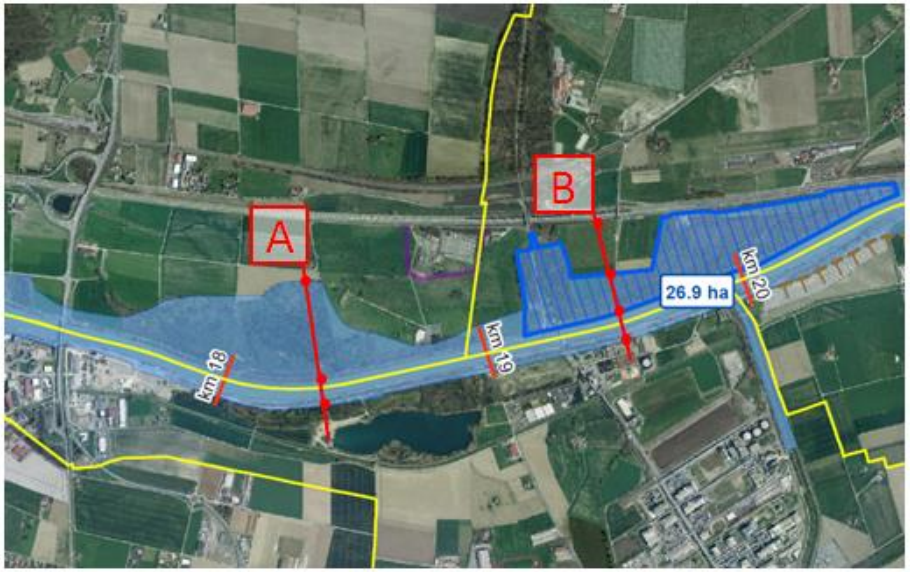
6.3 Règles relatives à l'aménagement du territoire et aux constructions

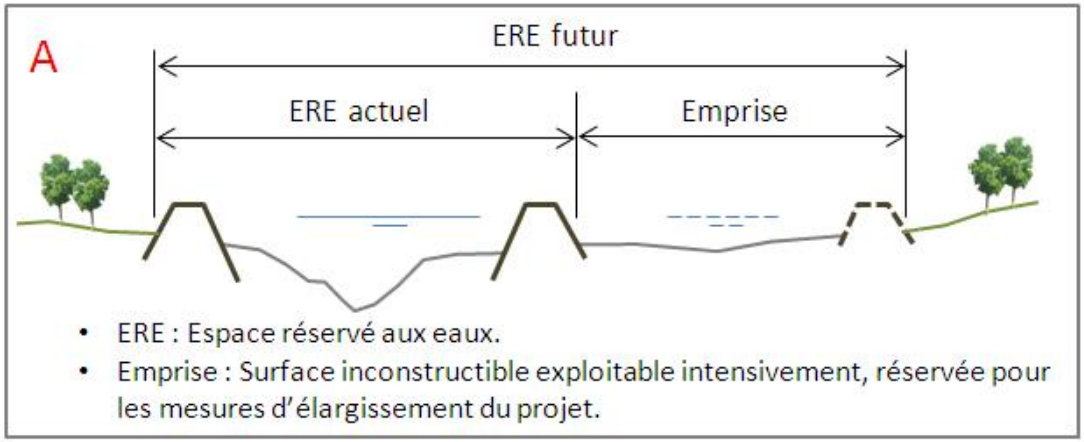
Les principes définis ci-après visent à préciser et à expliciter les règles déjà largement appliquées.

Ils s'inspirent de la législation fédérale et cantonale sur l'aménagement du territoire, de la stratégie et des mesures du PDCn récemment révisé. La carte des dangers met en évidence que 2016 hectares, soit une grande partie de la plaine chablaisienne, sont susceptibles d'être inondés par le Rhône.

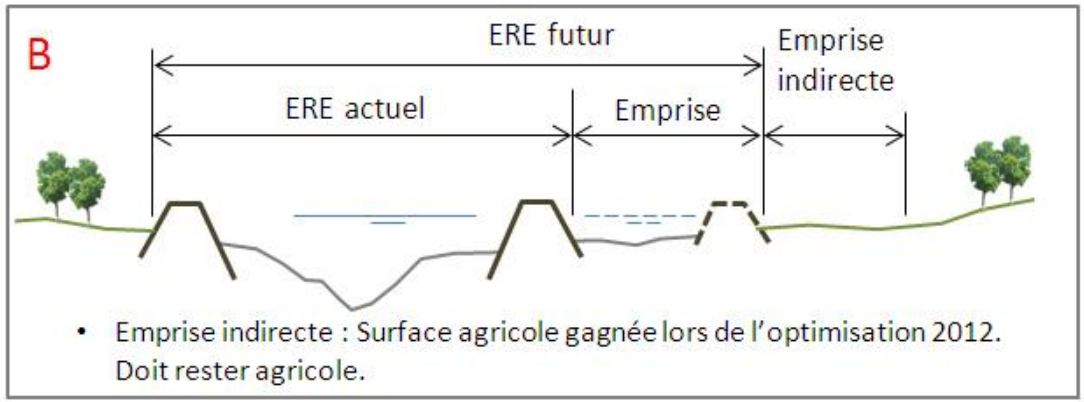
L'espace réservé aux eaux vise à garantir la sécurité contre les crues à long terme, à rétablir et à renforcer les fonctions biologiques, environnementales et socioéconomiques que le fleuve doit assurer. Il constitue l'espace minimal nécessaire à la protection contre les crues et à la préservation des fonctions écologiques et tient compte des besoins socio-économiques.

Dans les secteurs où l'espace réservé aux eaux n'est pas fixé de manière définitive, la zone agricole hors de l'espace réservé aux eaux est inconstructible à l'exception d'ouvrages imposés par leur destination à cet emplacement.

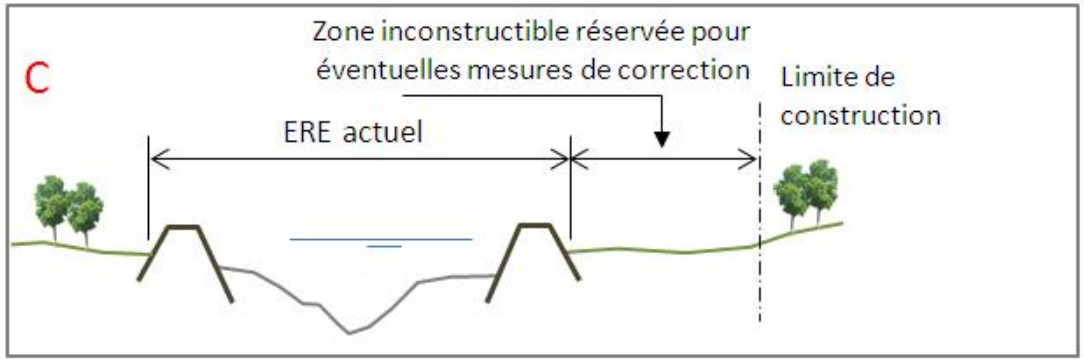




- ERE : Espace réservé aux eaux.
- Emprise : Surface inconstructible exploitable intensivement, réservée pour les mesures d'élargissement du projet.



- Emprise indirecte : Surface agricole gagnée lors de l'optimisation 2012. Doit rester agricole.



Dans l'espace réservé aux eaux

- Aucune nouvelle mesure de planification ne peut être prise à l'intérieur du périmètre du futur espace réservé aux eaux à l'exception de celles qui sont compatibles avec les objectifs définis;
- les installations érigées légalement et pouvant être utilisées conformément à leur destination bénéficient en principe de la garantie de la situation acquise dans le futur espace réservé aux eaux;
- une autorisation du ou des service(s) compétent(s) est requise pour les constructions et installations hors zone à bâtir. De même, un préavis est requis en zone à bâtir tant que les plans d'affectation n'ont pas été adaptés ;
- aucune construction nouvelle ne peut être autorisée, à l'exception d'installations dont l'implantation est imposée par leur destination et qui servent des intérêts publics, tels que les chemins pour piétons et de randonnée pédestre, les centrales en rivière et les ponts ;

Hors de l'espace réservé aux eaux, dans les zones inondables selon la carte des dangers naturels actuels

La mesure relative aux dangers naturels, dans le contexte de la 3e correction du Rhône, prend en compte le fait que les secteurs concernés sont dans une situation transitoire avant une sécurisation durable de la plaine face aux dangers du Rhône.

En secteur de danger bleu et rouge (danger moyen et élevé):

1. l'exposition aux risques des personnes et des biens importants n'est pas augmentée (pas de nouvelles zones à bâtir, pas de modification de l'affectation qui conduirait à une augmentation significative de l'exposition aux risques);
2. un plan d'alarme est établi pour permettre l'évacuation des zones de danger élevé.

Nouveau, sera intégré dans la 5e révision du PDCn

Dans tous les secteurs de dangers (danger faible*, moyen ou élevé) des mesures individuelles sont mises en œuvre pour les nouvelles constructions prévues avant que les mesures de la 3e correction du Rhône ne déploient leur effet.

La 3e correction du Rhône et les autres projets réalisés dans ce secteur (notamment les projets hydroélectriques et d'agglomération) doivent être coordonnés. Les planifications locales ainsi que les planifications cantonales concernées doivent être revues pour permettre la réalisation du Plan Directeur sectoriel dès l'entrée en vigueur de la mesure E26 révisée lors de la 5e adaptation du PDCn. En particulier, les communes concernées doivent intégrer des dispositions dans le plan d'affectation et le règlement communal, sans attendre une autre raison de les modifier.

*Des dispositions doivent également être prévues pour les objets « sensibles » en secteur de danger résiduel.

Annexes

1. Cahier de plans au 1:25'000 figurant le projet et indiquant les zones de dangers avant et après l'aménagement, les emprises et priorités de l'aménagement, les emprises des infrastructures et contraintes, l'affectation du sol et l'insertion territoriale
2. Consultation 2008, résultats et adaptations
3. Mesure E26 du PDCn (3e adaptation)
4. Glossaire
5. Liste des abréviations

Consultation 2008

Résultats de la consultation

Le Plan sectoriel 3e correction du Rhône Vaud, mis en consultation publique du 16 mai au 30 septembre 2008 en même temps que la Mesure 3e correction du Rhône du PDCn, est le fruit d'une procédure initiée en 2006 (décret du 27 juin 2006 en vue de financer la participation vaudoise aux études régionales).

La consultation a donné lieu à 60 courriers comprenant environ 300 remarques. Un rapport intermédiaire coordonné Vaud–Valais regroupant les remarques émises par thème a précisé les étapes de conception du projet et apporté des réponses correspondant au niveau d'avancement et des connaissances de l'avant-projet. Le Conseil d'Etat en a autorisé la transmission aux intervenants le 24 mars 2010.

Les préoccupations majeures des intervenants concernaient principalement

1. le principe même des élargissements, par opposition à l'approfondissement du lit et à la surélévation des berges;
6. les surfaces prises sur l'agriculture jugées excessives;
7. le principe de compensation en cas de défrichement;
8. l'aménagement d'un delta;
9. le déficit environnemental;
10. le déséquilibre des emprises entre Vaud et Valais;
11. les coûts et leur financement.

Adaptations suite à la consultation

Prenant en compte le postulat du 7 septembre 2010 accepté par le Grand Conseil valaisan, le Conseil d'Etat valaisan a décidé le 9 février 2011 de confier l'examen des études des communes du Bas-Valais à un groupe d'experts dont le président était le Professeur. Dr. Ulrich Zimmerli, spécialiste du droit administratif. Parmi les autres experts, il faut citer le Professeur Dr. Jürg Speerli, professeur à la Haute Ecole de Rapperswil et président de la Commission suisse pour la protection contre les crues (KOHS) et le Dr. Eduard Hoehn, ancien collaborateur de l'EAWAG, expert en hydrogéologie. Les questions suivantes ont été soumises à ce groupe d'experts:

- Les variantes déposées par les communes sont-elles:
  - ✓ conformes aux bases légales?
  - ✓ conformes aux règles de l'art?
  - ✓ durables en matière de sécurité?
- Les principes ayant conduit à une détermination de l'emprise de 870 ha ont-ils été appliqués en conformité avec les bases légales et les règles en matière de sécurité?

Le rapport des experts de mars 2012, apportant les réponses aux questions posées, a conclu à l'impossibilité de la mise en œuvre des variantes alternatives en démontrant que celles-ci:

- ne sont pas durables en matière de sécurité (il peut même en résulter "une mise en danger des personnes bien plus grande");
- ne respectent pas les règles de l'art;
- se trouvent en "contradiction évidente" avec la loi;

Il confirme ainsi la valeur du PS-R3 optimisé 2012, résultat d'un travail d'adaptation du plan et du rapport de l'avant-projet de Plan sectoriel 2008 fait en collaboration avec les communes, les services de l'Etat et l'OFEV.

La solution d'aménagement du fleuve prévue dans le Plan sectoriel satisfait aux exigences fédérales (combinaison d'élargissements standards d'en moyenne 1,6 fois la largeur actuelle, avec des abaissements du fond et des élargissements ponctuels plus importants), pour une emprise globale de l'ordre de 870 ha, dont 180 ha pour le canton de Vaud dans le Chablais. L'emprise globale négociée avec la Confédération est maintenue et celle sur l'agriculture réduite (env. 30%), comme demandé par le Conseil d'Etat.

Par ailleurs, la situation de l'environnement (nature) a évolué de façon positive entre l'avant-projet 2008 et le projet, si l'on prend en considération l'aménagement d'un delta priorisé en 2012 par rapport à 2008, son extension dans le lac (+16.9 ha) ainsi que l'intégration de forêts alluviales dans l'espace cours d'eau (+ 24 ha, dont 22 ha sur Vaud).

Le devis actualisé 2012 se monte pour les travaux à réaliser dans le Chablais à CHF 560 mio, dont la moitié à charge de l'Etat de Vaud au plus. Une subvention de la Confédération d'au minimum 50% a été annoncée sur la base de la législation actuelle. La part à charge de l'Etat de Vaud se monterait donc à environ CHF 140 mio.

Réponses aux 300 remarques après optimisation 2012

Un document intitulé "Remarques sur le projet de la 3e correction du Rhône mis en consultation du 16 mai au 30 septembre 2008 – Réponses après optimisation 2012", établi en 2010 et mis à jour en janvier 2013, décrit de façon succincte les résultats de l'optimisation.

I. Glossaire (d'après le glossaire OFEV)

- **Arrière-digue**

  Digue construite à distance de la berge d'un cours d'eau et située derrière une digue existante.

- **Carte indicative des dangers**

  Carte synoptique établie selon des critères scientifiques et renseignant sur les dangers identifiés mais non analysés ou évalués en détail ; avec indication grossière de la délimitation spatiale et sans indication du niveau de danger ; à l'échelle d'environ 1 :10'000 à 1 :50'000.

- **Carte des dangers naturels**

  Carte établie sur la base de critères scientifiques qui, à l'intérieur d'un périmètre bien défini, contient des indications détaillées portant sur le type de danger, les niveaux de danger et l'extension spatiale probable des processus dangereux ; la partie cartographique (échelle environ 1 :2'000 à 1 :10'000) est généralement complétée par un texte.

- **Crue centennale**

  Débit de crue qui est atteint ou dépassé en moyenne une fois tous les cent ans.

- **Crue extrême**

  Crue très rare en principe supérieure au débit maximal connu (crue utilisée pour l'analyse des risques résiduels et définie comme un multiple de la crue centennale).

- **Emprise du Rhône**

  Espace égal à la surface comprise entre les deux pieds de digue extérieurs (ou sommet extérieur de digue si construit en déblai), y compris le canal de filtration.

- **Espace réservé aux eaux** (espace cours d'eau dans mesure E26)

  Espace nécessaire pour assurer la protection contre les crues et les fonctions écologiques du cours d'eau.

- **Largeur de régime**

  Largeur d'équilibre du cours d'eau (auto-nettoyée et libre de végétation).

- **Objectifs de protection (= degré de sécurité à atteindre)**

  Degré de sécurité qui doit être atteint par les mesures de protection ; en référence à un événement d'un temps de retour donné.

- **Périmètre d'inondation (= enveloppe d'inondation)**

  Terrain contigu au lit d'un cours d'eau qui est submergé lorsque le débit dépasse la capacité du chenal.

- **Plan d'alarme (ou plan d'alerte)**

  Partie d'un plan d'urgence global qui décrit principalement les procédures de transmission de l'information et d'alarme.

- **Plan d'intervention en cas d'urgence (ou plan d'urgence)**

  Description des mesures à prendre en cas d'un événement qui permettent la protection des personnes et des biens.

- **Plan d'évacuation**

  Partie d'un plan d'urgence global qui décrit principalement les mesures consistant à déplacer la population civile d'un lieu menacé ou touché par une catastrophe naturelle.

- **Temps de retour**

  Moyenne à long terme du temps ou du nombre d'années séparant un événement de grandeur donnée d'un second événement d'une grandeur égale ou supérieure.

- **Zone de danger (= périmètre de danger si carte indicative)**

  Territoire menacé par des dangers naturels qui, sur la base d'une analyse des dangers, est grevé dans son utilisation de limitations contraignantes pour les propriétaires fonciers.

- **Zone de risque de danger résiduel**

  Zone à sécurité accrue (protégée contre une crue de type centennal) mais susceptible d'être atteinte par une crue extrême.

II. Liste des abréviations

AFI	:	Amélioration foncière intégrale
CDP	:	Concept de développement de la plaine
CEP	:	Conception d'évolution du paysage
COPIL	:	Comité de pilotage (Conseil sur VS)
COREPIL	:	Commission régionale de pilotage
DGE-EAU	:	Direction générale de l'environnement, Division ressources en eau et économie hydraulique
DSE	:	Département de la sécurité et de l'environnement
DINT		Département de l'intérieur
RIE	:	Rapport d'impact sur l'environnement
LACE	:	Loi fédérale sur l'aménagement des cours d'eau
LAT	:	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LATC	:	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
MINERVE	:	Modélisation interdisciplinaire numérique des effets des retenues valaisannes à but énergétique
OACE	:	Ordonnance fédérale sur l'aménagement des cours d'eau
OAT	:	Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire
ODT (ARE)	:	Office fédéral du développement territorial
OFEV (BAFU)	:	Office fédéral de l'environnement
OQE	:	Ordonnance fédérale sur la qualité écologique
PDCn	:	Plan directeur cantonal
PGA	:	Plan général d'affectation
PS R3-VD	:	Plan sectoriel 3e correction du Rhône (Vaud)
PS-R3	:	Plan sectoriel 3e correction du Rhône (Valais)
PA-R3	:	Plan d'aménagement Rhône (Valais)
Qex (EHQ)	:	Débit de crue extrême
R3-VS	:	3e correction du Rhône (Valais)
REC	:	Réseau écologique cantonal (Valais et Vaud)
SDA	:	Surfaces d'assolement
SDT	:	Service du développement territorial

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

DECEMBRE 2017 RC-5

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un premier crédit d'investissement de CHF 60'107'500.- destine à financer les études et les travaux de la 3e correction du Rhône

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 2 octobre 2017 à la Salle de la Cité, dans le Parlement cantonal. Elle était composée de Mmes Circé Fuchs, Carole Schelker, et de MM. Alberto Cherubini, Régis Courdesse, Grégory Devaud, Daniel Develey, Olivier Epars, Jean-Marc Genton, Olivier Gfeller, Daniel Trolliet, et de M. Pierre-Alain Favrod, confirmé dans sa fonction de président-rapporteur.

Ont également participé à cette séance :

Mme Jacqueline de Quattro (cheffe du DTE), MM Philippe Hohl (chef de la division Ressources en eau et économie hydraulique.), Sébastien Beuchat (directeur des ressources et du patrimoine naturels).

Mme Fanny Krug, suppléée par M. Cédric Aeschlimann (SGC), a assuré le secrétariat de la commission. Mme Marie Poncet Schmid a rédigé les notes de séance.

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la conseillère d'Etat J. de Quattro demande un crédit de 60 millions pour financer les études et les travaux nécessaires à la 3ème correction du Rhône dans le Chablais. Ce crédit porte sur les dix prochaines années.

Le département travaille depuis une dizaine d'années sur ce projet, conjointement avec le Valais et la Confédération.

Les 9/10e de la longueur du fleuve étant en Valais, la majorité des mesures seront prises dans ce canton. Une collaboration étroite entre les deux cantons est donc indispensable pour le 1/10e du tracé vaudois du Rhône.

Avec le chantier du R3, que la conseillère d'Etat qualifie de pharaonique, il s'agit de résoudre un problème sécuritaire en y ajoutant un volet « nature ». Pour chaque mesure de sécurisation, on cherche un gain pour la nature. L'objectif est la protection à long terme des personnes et des biens face aux inondations, en particulier la zone industrielle d'Aigle et les terrains constructible du Chablais localisés en zone de danger.

Les dégâts dus aux inondations, qui ont déjà été très importants, risquent de s'aggraver en raison du développement démographique et économique du canton. Il est donc urgent de résoudre cet important problème.

Une expertise estime les dégâts que causeraient les inondations du Rhône à plus de 2 milliards de francs, dont 500 millions dans le Chablais, si l'on n'agit pas.

Les travaux de R3 se dérouleront sur 25 ans soit une génération. Le coût dans le Chablais est plus élevé que la part que le Conseil d'Etat demande. En effet notre canton bénéficie de la collaboration avec le Valais et d'un important soutien financier de la Confédération. La clé de répartition entre les 2

cantons, négociée avec la Confédération, est basée sur les impacts et les bénéfices des mesures : la part du canton de Vaud est de 37,5% ; celle du Valais, 62,5%.

La subvention fédérale est importante :

45% pour la protection contre les crues. (C'est le montant maximum accordé lorsque les différents critères pour les projets de qualité sont respectés.)

80% pour la mesure delta où il y aura une plus-value environnementale.

Les communes touchées participent également à hauteur de 3% en moyenne. Elles se répartiront cette part en fonction des bénéfices du R3 sur leur territoire.
Le crédit financera :

1) Les études et la première moitié des travaux de la mesure prioritaire du Chablais dans les communes de Bex, d'Ollon, d'Aigle et d'Yvorne.
   Cette mesure élargira le Rhône et renforcera les digues. Tout en conservant des digues, on donnera plus d'espace au cours d'eau où cela est possible pour le freiner et l'élargir. Cela réduira la puissance de l'eau et son impact en aval. Ce procédé diffère de celui qui corsète une rivière entre deux digues en espérant qu'elle ne coule pas par-dessus. Les limites de cette méthode ont été constatées.
   Ce sera l'occasion de renaturer le Rhône et d'augmenter sa valeur écologique, notamment dans les zones alluviales. La mise à l'enquête de la mesure prioritaire (MP) dans le Chablais est prévue en 2018 et le début des travaux, dépendant des oppositions et des recours à traiter, sera compris entre 2020 et 2022.
2) Les études et les travaux de revitalisation du delta du Rhône. Ce projet phare, que le gouvernement souhaite lancer rapidement, a été travaillé de manière approfondie avec différentes ONG, telle Pro Natura. La mise à l'enquête est prévue en 2019 et le début des travaux en 2020, en fonction des oppositions et des recours.
3) Les études préliminaires des mesures de Chessel-Noville et Lavey. Les mises à l'enquête sont prévues entre 2027 et 2031, dans une deuxième phase.
4) Les mesures d'accompagnement agricole nécessaires à la compensation des impacts du projet. Les élargissements du Rhône nécessitent des terres, parfois en mains d'agriculteurs. Ils toucheront environ 15 hectares du côté vaudois et environ 20 hectares du côté valaisan. Le Rhône doit apporter quelque chose aux paysans.
5) Les études et la réalisation des mesures annexes de compensation des impacts, en particulier le remplacement des ressources en eau potable fournies actuellement par les puits d'Aigle et d'Ollon.
6) Les forces de travail nécessaires au bon déroulement du projet et à la conduite des travaux.
   Le Conseil d'Etat est arrivé à la conclusion que ce projet est un équilibre intelligent. Il répond aux besoins actuels en matière de protection contre les inondations et en matière de biodiversité. Il utilise les derniers acquis de la science et de l'ingénierie. Le projet redonnera au fleuve un aspect esthétique que l'on ne trouve pas sur les berges canalisées actuellement. Les mesures permettront de réduire les risques d'inondations, mais il faut rester humble face à la nature.

S. Beuchat projette des photographies et des schémas disponibles dans la documentation remise en séance (en annexe) :

- Il compare les dangers actuels (en jaune : faibles ; en rouge : les plus importants) et les dangers futurs (traits jaunes : risques résiduels).
- Plusieurs crues ont eu lieu au 20e siècle et la dernière remonte à octobre 2000.
- Un schéma illustre comment la R3 sera réalisée (traits tillés : situation actuelle ; traits pleins : projet) et le calendrier prévu. En élargissant le fleuve, le niveau de l'eau s'abaissera et la capacité de transport de l'eau augmentera. La digue sera déplacée. Cela concerne quatre tronçons, dont le Chablais qui fait l'objet de la MP.
- Les principales étapes du projet et de la coordination entre les deux cantons.

- Les questions encore ouvertes et en cours d'examen concernent : les infrastructures qui traversent le Rhône, dont le pont de Saint-Triphon ; le développement économique avec la sécurisation de l'ensemble de la zone industrielle d'Aigle ; les mesures agricoles ; le travail avec les ONG sur la biodiversité dont le bilan sera établi d'ici la fin de l'année ; le remplacement des puits à Ollon et Aigle.
- Les coûts du projet faisant l'objet de la demande de crédit sont présentés dans la première colonne du tableau. La seconde concerne un EMPD ultérieur. La MP dans le Chablais est évidemment la mesure la plus coûteuse. Le rapport entre le nombre d'ETP vaudois (1,2) et valaisans (20) est presque le même que le rapport entre la longueur vaudoise du Rhône et la longueur valaisanne.
- Le financement du projet est prévu selon trois clés de répartition entre les cantons de Vaud et du Valais, entre le canton et la Confédération, et entre les communes. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) considère le projet dans le delta comme une renaturation et entre en matière pour une participation à son financement.

3. DISCUSSION GENERALE

Personne ne conteste l'objectif du projet qui est d'ordre sécuritaire.

Un commissaire espère obtenir plus de détails et de garanties afin d'assurer la durabilité du projet, ce dernier doit prendre en compte la biodiversité. C'est une obligation légale. Il demande si des séances avec les ONG ont déjà débuté et quels sont ces organismes ?

Un commissaire remercie le Conseil d'Etat et ses services pour le travail important effectué. La volonté d'arriver à un compromis a permis d'aboutir au projet actuel.

J. de Quattro répond qu'un projet aussi complexe doit être très clairement défini avant la consultation auprès des ONG. Pour cette raison, peu d'informations leur ont été transmises. Ce qu'elles ont peut-être ressenti comme un manque est en passe d'être comblé : désormais, les ONG sont informées et intégrées. Pro Natura a exprimé des réticences face au projet du delta. Son secrétaire général y est acquis, mais souhaite des modifications. Des équilibres seront recherchés.

S. Beuchat indique que deux séances se sont tenues durant le premier semestre de 2017 et que deux autres séances sont prévues d'ici la fin de l'année. Les ONG regroupent WWF et Pro Natura des deux cantons, ainsi que leurs instances sur le plan suisse. Leurs préoccupations portent sur :

– le changement de la végétation lié à la dynamique du Rhône ;
– le bilan nature, car il faut garantir une valeur future supérieure ou égale à la valeur actuelle, comme le demande la législation ;
– la potentialité de charriage du cours d'eau ;
– l'espace, que les ONG jugent insuffisant. Le Plan directeur sectoriel fait foi et définit l'ampleur du projet. S. Beuchat est satisfait que Pro Natura reconnaisse que le projet doit continuer avec elle.

Une commissaire se rend compte de l'ampleur du projet et de la solidité de sa base, à partir de laquelle on peut avancer par étapes. Des incertitudes demeurent, avec lesquelles on doit vivre, tant que rien n'a été mis à l'enquête.

Un commissaire se demande le degré d'adhésion des communes au projet.

P. Hohl complète que les huit communes vaudoises touchées ont été rencontrées deux fois récemment. Elles ont reçu des informations et ont posé leurs questions en matière agricole. La séance sur les aspects financiers a été plus difficile, car toutes les communes sont censées participer financièrement. Toutes étaient présentes et ont compris l'importance de leur participation. Elles n'ont demandé aucune séance supplémentaire.

J. de Quattro signale que la logique est la même du côté valaisan, où les communes participent à l'effort de manière solidaire.

Un commissaire nous dit que si la carte des dangers naturels avait été faite il y a trente ou quarante ans, certaines zones industrielles, dont celle d'Aigle n'auraient pas été construites. Nous sommes obligés d'adhérer au projet pour des raisons sécuritaires.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés.)

1.1 Résumé

Un commissaire demande si les vaudois voteront, puisque les valaisans ont été consultés.

P. Hohl rappelle qu'en Valais, le référendum était lié à l'Association de défense du sol agricole (ADSA) et que l'enjeu est très important, notamment au regard des surfaces agricoles touchées, davantage que dans le canton de Vaud. Ce dernier a toujours voulu travailler avec l'ensemble des partenaires et aucune opposition au projet n'a été exprimée. Toutefois, un référendum reste possible.

J. de Quattro ajoute que notre canton étant moins concerné par la problématique, il a pu dialoguer de manière plus précoce avec les partenaires touchés.

Un commissaire confirme la différence entre les deux cantons. L'ADSA vaudoise a participé aux discussions avec l'Etat depuis 2008. Tout le monde aurait voulu gagner plus de terres agricoles, mais l'important travail de défense des terrains agricoles a été bien mené. L'étude de l'Association pour le développement de l'agriculture et de l'espace rural (AGRIDEA) liste les pertes de revenu de toutes les exploitations impactées et a permis de définir les mesures d'accompagnement exposées dans l'EMPD.

Dans le canton de Vaud, un référendum serait lancé par les milieux de défense de la nature. Les rapports de force sont tout autres en Valais, où la pression des milieux agricoles est plus marquée.

2.2 Dégâts actuels et potentiels

Un commissaire s'interroge sur l'avenir des raffineries Tamoil, concernée par 50% des dégâts potentiels

S. Beuchat explique que parmi les biens évalués sur l'ensemble de la plaine, c'est l'infrastructure de Tamoil qui a le plus de valeur. La question de l'avenir du site est ouverte : soit, on le démonte et il devient une zone agricole ; soit, on le valorise en y installant des zones d'activités du secteur tertiaire. Avec le second cas de figure, le plus probable selon lui, les dégâts sur les biens matériels seraient bien plus importants que ceux chiffrés actuellement.

Un commissaire demande si l'on pourrait utiliser une partie du site de Tamoil comme zone d'élargissement du Rhône.

J. de Quattro indique que la majeure partie du site de Tamoil est valaisanne et que seule la gare de chargement est vaudoise. Les différentes affectations évoquées pour ce terrain auront une valeur supérieure à celle de Tamoil actuellement.

3.1 Stratégie fédérale

Une commissaire demande si les compensations des surfaces d'assolement seront aussi d'ordre quantitatif, car les compensations prévues sont qualitatives (« améliorations structurelles »).

S. Beuchat expose que le projet tel que dimensionné fait partie du Plan directeur sectoriel, accepté l'an passé par le Conseil d'Etat, avec 10-12 hectares de surfaces d'assolement pour un chantier de vingt ans. Vu l'importance du projet, ces 10-12 hectares sont déduits de l'ensemble du quota cantonal et entrent dans la stratégie globale du SDT. La compensation sera opérée sur le plan cantonal. Les mesures sont qualitatives pour l'activité agricole, pas pour les surfaces d'assolement.

3.2 Les mesures générales prévues

Un commissaire souligne que recréer un milieu pionnier au bord d'un cours d'eau nécessite des alluvions. Or, actuellement, le fleuve charrie peu de matériel et avec les élargissements prévus en amont, en Valais, il y en aura encore moins, car l'eau sera ralentie et les matériaux se déposeront. De plus, le barrage projeté à Bex retiendra les alluvions et comme la chute sera insuffisante pour produire de l'électricité, il faudra creuser 3,5 m dans le lit du Rhône. Cela diminuera la pente déjà faible sur plusieurs kilomètres et piègera les matériaux charriés. En conséquence, il y aura un déficit pour créer les milieux pionniers proches du Rhône. A cela s'ajoute que le projet prévoit les élargissements sur la base des valeurs actuelles.

Ces élargissements détruiront des milieux écologiques intéressants, comme des eaux dormantes et stagnantes qui donnent de la valeur à la basse plaine du Rhône. Or, la loi exige de compenser ces pertes. Le commissaire aimerait donc savoir pourquoi l'EMPD ne mentionne pas le réseau écologique cantonal, dont le Rhône forme la colonne vertébrale ; ce que prévoit le projet ; comment cela sera réalisé ; avec quel budget.

P. Hohl précise que la largeur des élargissements correspond à la largeur de régime, soit 90 m au lieu des 60 m actuels (facteur d'élargissement moyen : 1,6). La largeur de régime est la largeur qui serait naturellement atteinte en laissant couler le fleuve et en tenant compte du débit, des matériaux et de la pente.

On ne peut pas laisser le Rhône divaguer. Le fleuve dépose ses matériaux quoi que l'on fasse. Si on le laissait divaguer, il déborderait et chercherait à occuper toute la surface. Pour cette raison, R3 prévoit des digues pour retenir l'eau. Actuellement, sur l'ensemble du Rhône, 260'000 m^3 sont excavés, car le fleuve produit plus d'alluvions qu'il ne peut en évacuer. Avec les élargissements, on passera à 290'000 m^3 de matériaux excavés. L'idée est d'obtenir une largeur qui se maintiendra naturellement — la largeur de régime — dans laquelle se formeront les milieux pionniers. Des élargissements supérieurs à 90 m seront créés dans quatre zones : les Grandes Îles d'amont, les Grandes Îles d'aval, l'Île des Clous et le delta. On devrait y retrouver les milieux lentiques menacés à Bex. C'est également la volonté de l'OFEV de développer ces zones dynamiques naturelles. De nombreuses études portent sur ces milieux pionniers.

Les dépôts seront plus importants et il n'est pas exclu de sortir davantage de matériaux qu'actuellement. On ne dispose d'aucune marge de manœuvre : si on réduit la largeur, l'érosion augmentera et le niveau d'eau s'élèvera et si on augmente la largeur, des milieux annexes naturels se développeront dans toute la plaine. Le moyen terme est la largeur de régime de 90 m, accompagnée de plusieurs élargissements plus importants. Le Chablais est le secteur du Rhône où ces grands élargissements sont les plus nombreux.

S. Beuchat signale que le bilan nature est absent du décret, qui porte sur une demande de crédit. Le projet évoluera jusqu'à la mise à l'enquête, moment où le bilan nature sera dressé. R3 donnera l'artère principale du réseau écologique de la plaine du Rhône en ménageant un espace généreux à la circulation des espèces de façon longitudinale. Les réflexions sur le réseau écologique que l'on vise dans le Chablais se tiennent au niveau fédéral, à la Division Espèces, écosystèmes, paysages, chargée de la biodiversité. La coordination avec le projet traité ce jour est nécessaire. Les offices fédéraux sont prêts à s'engager pour la construction d'un pont sur l'autoroute. Le périmètre de R3 ne s'étend pas à l'ensemble de la plaine et le fleuve ne représente qu'une partie du réseau écologique. R3 ne résoudra pas tout.

Un commissaire demande donc comment s'assurer d'obtenir suffisamment de moyens pour les compensations.

L'administration lui répond qu'avec les 60 millions demandés dans le crédit pour l'enveloppe du projet, on pourra effectuer les modelés de terrain nécessaires, et définir la dynamique et les milieux naturels que l'on vise. Pour arriver au bilan nature, l'affinage et la manière de bien terminer les travaux pour atteindre les objectifs coûtent le plus. Cependant, on doit déposer un projet qui va dans ce sens.

P. Hohl fait savoir à un commissaire que le pallier hydroélectrique Massongex-Bex-Rhône (MBR) peut être admis et intégré dans le Chablais, mais que les paliers avals 9 et 10 ne peuvent pas être construits. Ils sont définitivement condamnés.

4.1 Zones d'intervention

Une commissaire souhaite connaître les aménagements nécessaires pour le MBR, les mesures prises par R3 pour le MBR et de quels milieux émanent les trois oppositions au barrage.

P. Hohl indique que sur ce secteur, il est prévu que le MBR mette en place son barrage, traite et paie les travaux.

Deux oppositions émanent de Pro Natura, du WWF et de la Ville de Lausanne — cette dernière étant en passe d'être réglée — et la troisième est formulée par Massongex à propos de sa rive. Toutes les personnes seront réunies pour faire connaître leur position et leurs arguments à l'Etat.

Un commissaire souhaite des précisions sur le charriage dans les zones touchées par le MBR, notamment en aval dans la zone qui sera creusée pour obtenir une chute suffisante.

P. Hohl répond qu'avec le MBR, le problème dû au surcreusement et aux dépôts se posera en aval du barrage, mais pas en amont. Une parfaite coordination avec les secteurs dans lesquels on devra retirer des matériaux sera donc nécessaire en aval du MBR.

Un commissaire cite le Plan directeur sectoriel, p. 25 : « (Le delta) permettra notamment la revitalisation de la zone alluviale des Grangettes. » Il demande quels seront les impacts de R3 sur cette réserve naturelle d'intérêt international.

P. Hohl répond que le plus grand élargissement sera réalisé à l'embouchure du Rhône (*voir annexe, 3e correction du Rhône)*. Un nouveau bras sera créé en rive droite du Rhône actuel, à quelques kilomètres du lac, en aval de la passerelle du Bouveret. Il ira directement dans le lac. L'idée est d'apporter une dynamique dans ce delta, qui n'existe plus. Selon les indications du travail historique, le delta existait et le secteur était plus marécageux. On reconstituera une partie de ce marécage avec l'eau et les matériaux qui arriveront. Les simulations montrent que ces matériaux arrivant dans le nouveau bras se déposeront dans le lac et formeront un delta lacustre. Ainsi, le nouveau bras créera non seulement une zone supplémentaire dans le lac, mais également une zone isolée des perturbations humaines et libre pour la faune et la flore. Les chemins pédestres seront déplacés de l'autre côté du delta pour garantir la tranquillité de la faune.

A titre d'exemple, P. Hohl cite le delta de la Reuss, la référence suisse en matière de création de delta. Le projet du Rhône a bénéficié de l'expérience de la personne qui a mis en œuvre le projet de la Reuss.

La question du charriage et du transport des alluvions nécessaires pour alimenter le delta est posée par les associations de défense de la nature. On doit donc garantir l'activité du delta. Plus tôt on créera ce delta, plus vite les matériaux se déposeront dans le Léman. Le souci est que beaucoup de matériaux arrivent dans le lac.

Une des options est d'avancer par étapes et d'affaiblir la digue pour laisser l'eau emporter les matériaux. On aimerait limiter les interventions sur la digue. On aura donc bien assez de matériaux pour l'aval.

En revanche, il ne faut pas que ces matériaux se retrouvent sur les rives de Villeneuve, comme autrefois, mais on est rassurés pour l'instant.

A la demande d'un commissaire, P. Hohl indique que 40'000 m^3 de matériaux arrivent dans le lac, dont une partie importante vient du Rhône. D'après les modèles, une fois le projet réalisé, ils devraient plutôt se chiffrer à 10'000 m^3.

5.2 Historique pour le canton du Valais

Un commissaire a le sentiment que le canton de Vaud fournit plus d'efforts que le Valais, notamment dans le travail sur l'avenir de Tamoil, et il s'interroge sur la coordination entre les deux cantons.

J. de Quattro assure que la collaboration entre les deux cantons est très bonne, notamment pour les questions financières. Toutefois, notre canton ne peut pas donner son avis sur l'affectation future du site de Tamoil.

Pour P. Hohl le projet a pris une grande force. En particulier, le COPIL s'est réuni récemment à plusieurs reprises pour prendre de nombreuses décisions importantes. Dès le départ, s'est exprimée la volonté d'un projet unique pour les deux cantons dans le Chablais. Il note que le COPIL bénéficie de l'appui méthodologique de la Confédération, qui a également arbitré les aspects financiers.

6 Les coûts, participations et subventions

Un commissaire examine le Tableau 3, p. 12 : actuellement, la part des communes représente 3 % de la contribution cantonale : 8'715'000 francs. Pour la MP du Chablais, Aigle paiera 80 % de ce montant. Or, la subvention fédérale diminuera la contribution cantonale. Les communes ne pourraient-elles pas payer les 3 % de la part cantonale restante ?

S. Beuchat précise que le Tableau 3 a été conçu à partir d'un graphique en « camembert » ou en secteurs pour montrer les participations cantonales, communales et fédérale.

P. Hohl relève que le Valais fait participer toutes les communes à hauteur de 5 %, dont seulement 60 % au titre des bénéfices (moins d'inondations), le reste concernant les causalités (apports d'eau). Le canton de Vaud applique la Loi sur eaux et la participation financière des communes y est essentiellement déterminée par les bénéfices retirés. Le Valais applique les 3 % à la part du canton avant de soustraire les subventions fédérales. Les 3 % s'appliquent donc bien à l'enveloppe complète de la charge du canton.

Un commissaire demande si le Grand Conseil peut modifier ce pourcentage.

J. de Quattro insiste sur la nécessité d'une enveloppe. Le montant pour atteindre l'objectif restera le même et la Confédération ne donnera rien de plus. Si l'on diminue la part des communes, ce qu'elles paieront en moins sera payé par le canton. Il faut aussi s'attendre à des réticences du côté du Valais.

Un commissaire note que dans le Tableau 1, p. 11, la rubrique « Objets spécifiques VD » (28 millions) s'ajoute aux 700 millions. A sa demande, la participation de la Confédération à ces 28 millions lui est confirmée.

Il est précisé au commissaire que les « Etudes, suivi et direction de projet » (15 millions) sont des mandats externes donnés à des bureaux, des mandataires. Une série d'études a déjà été financée et menée, mais une autre série reste à conduire. « L'équipe de projet » (13 millions), elle, travaille à l'interne de l'administration. Elle comprend les trois ETP décrits après le tableau.

Un commissaire estime que la part des communes mérite réflexion, même s'il s'agit d'une enveloppe et de l'argent du contribuable. Il demande si des conventions seront passées avec les communes et si des groupements de communes pourront obtenir des subventions ou d'autres prestations. Le Conseil d'Etat demande 60 millions au Grand Conseil. Lui demande-t-il aussi la validation de la répartition ?

P. Hohl répond qu'une rencontre avec les communes sera organisée. Une commission financière comprenant des préfets vaudois et valaisans étudie la question pour définir la ventilation.

S. Beuchat ajoute que les 3 % ne sont pas encore formalisés, les bénéfices que tireront les communes de R3 devant encore être précisés et chiffrés.

6.1.3 Participation des communes

Un commissaire demande si les communes propriétaires pourraient tenir compte de l'intérêt général et céder leurs terres agricoles pour élargir le Rhône. Par exemple, Aigle pourrait-elle dézoner ses nombreuses surfaces affectées en zone industrielle et les inscrire en zone agricole pour compenser les terres agricoles prises ailleurs ? Dans le cadre de R3, pourrait-elle densifier sa zone industrielle en construisant des bâtiments plus hauts pour économiser les surfaces ?

J. de Quattro répond que le projet aura plusieurs incidences les vingt prochaines années. Des zones que l'on avait prévu de bâtir ne pourront pas l'être et d'autres, en zones de danger et bloquées actuellement, pourront se développer en raison de leur sécurisation. Des compensations seront possibles, mais maintenant, dans le cadre de cet EMPD, on parle de compensations financières.

6.1.4 Dépense à charge de R3

Un commissaire s'enquiert du nombre de décharges polluées dans ces zones.

P. Hohl répond que les sites pollués et contaminés sont bien connus de l'Etat. Leur inventaire a été mis à disposition du projet R3 et a été complété grâce à quelques investigations. L'un des enjeux est que la charge financière de l'assainissement d'un site incombe à la Confédération sur les fonds destinés à l'assainissement. La plupart des sites ne nécessitent pas d'assainissement selon les études.

7.2 Les besoins en ressources humaines

Un commissaire demande des explications sur le nombre d'ETP.

S. Beuchat explique que 1,2 ETP correspond à la somme de ce que le projet prend actuellement à l'intérieur des différents services. Faisant partie du budget ordinaire, le 1,2 ETP n'est pas compris dans le crédit. D'après la projection, 3 ETP supplémentaires seront engagés pour les phases opérationnelles. Ils font partie du crédit. L'équipe finalement formée de 4,2 ETP sera solide.

Un commissaire estime que pour atteindre les objectifs en biodiversité — à définir et à développer — il faudrait un biologiste en plus des deux ingénieurs et du chef de projet. Il envisage le dépôt d'un amendement pour s'assurer que le travail aboutira et qu'il ne prendra pas trop de retard, et pour éviter les éventuels blocages dus aux oppositions et recours des milieux de défense de la nature.

J. de Quattro demande au commissaire si l'intégration d'une personne compétente en biodiversité dans l'équipe limiterait les risques d'oppositions et de retard. Pour le commissaire, cela pourrait être le cas si un biologiste qualifié s'occupait uniquement de la biodiversité.

Un commissaire privilégierait des mandats privés et ponctuels avec des bureaux de biologistes pour des études de secteurs. Les 2,4 millions de francs prévus pour les aménagements environnementaux pourraient servir à cela.

Un commissaire pense qu'une personne de l'équipe de projet devrait évaluer les études menées en externe. Un des piliers importants du projet est la nature. Il est donc important qu'une personne soit dévolue à ce volet sur une longue durée. Il est inadéquat de confier ce dossier à des bureaux privés.

S. Beuchat informe les commissaires que des biologistes travaillent déjà sur le dossier par mandats. L'équipe mise en place travaillera sur le projet après les mises à l'enquête, en réseau avec les services de l'administration dont elle bénéficiera des compétences multiples. Avec la proposition de l'EMPD, le pôle hydraulique/géotechnique/hydrogéologie se distingue du pôle agriculture/nature/environnement. Trois personnes qui travaillent avec les services de l'administration sont préférables à un nombre plus élevé.

Un commissaire doute de cette organisation et que les ingénieurs répondront aux préoccupations des défenseurs de la biodiversité.

P. Hohl indique que la Confédération demande au canton de Vaud que tous les postes répondent à un besoin. On ne pourra donc pas affecter une personne à une unique tâche. La personne devra être capable de travailler dans plusieurs domaines en même temps. Les ingénieurs en environnement disposent des compétences pour travailler dans les domaines liés à la nature.

J. de Quattro propose que la commission émette un vœu pour privilégier les aspects de la nature.

Un commissaire souhaite que le rapport formule sous la forme d'une remarque ou d'un vœu la sensibilité à la nature qui s'est exprimée au sein de la commission. Cela apaiserait les milieux concernés et les rapports de force.

Une commissaire souhaite mentionner que la commission s'est souciée du volet de la nature dans la définition du poste.

J. de Quattro estime que la formulation d'une remarque dans le rapport permettra de faire passer le message et de soutenir le Conseil d'Etat dans le dossier sur la nature. Ses services ont besoin de souplesse dans l'engagement des personnes. La biodiversité doit être considérée, certes, mais les mesures seront prises après les travaux d'ingénierie, dans le cadre des renaturations.

8.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

S. Beuchat précise à une commissaire que c'est le Conseil d'Etat qui a la compétence de faire passer les CDD renouvelables de 4 à 6 ans. Cette dérogation doit donc figurer dans l'EMPD. Une durée aussi longue que possible est nécessaire dans un projet comme R3, afin de limiter les transitions.

9 Conclusion

Vu ce qui précède, la commission à l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter l'exposé des motifs et projet de décret.

5. VŒUX DE LA COMMISSION

La commission s'est souciée de l'aspect nature et biodiversité du projet. Une attention particulière devra être portée à l'accompagnement des mesures biologiques de R3 fait par un biologiste.

6. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

6.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents (article d'exécution)

7. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

8. 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 29 novembre 2017.

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 : 18_MOT_048

Déposé le : 22.05.18

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

Davantage de liberté pour le renvoi de motions et postulats au plan communal

Texte déposé

Aujourd'hui, la loi du 1er juillet 1956 sur les communes (LC ; RSV 175.11) précise à son article 33 la procédure à suivre lors de la prise en considération des motions et des postulats par les délibérants, soit par le Conseil communal ou par le Conseil général.

Cet article 33 LC a la teneur suivante, aux deux premiers alinéas, en ce qui concerne cette procédure:
« 1. Après avoir entendu l'auteur de la proposition, la municipalité et le président sur la proposition, le conseil statue immédiatement après délibération.
2. Le conseil peut soit :
a. renvoyer la proposition à l'examen d'une commission chargée de préaviser sur la prise en considération et le renvoi à la municipalité. Le règlement du conseil fixe le nombre de membres nécessaires pour demander le renvoi à une commission ;
b. prendre en considération immédiatement la proposition et la renvoyer à la municipalité, éventuellement assortie d'un délai particulier. »

Or l'alinéa 2, let. a. a été interprété de manière très différente par les différentes communes de ce canton et le Service des communes et du logement (SCL). Certaines communes, comme celle de Lausanne, ont prévu dans leur règlement un renvoi automatique à une commission si un certain nombre de conseillers en font la demande, à l'instar de la pratique en vigueur au Grand Conseil. Cette approche a le mérite de renforcer la prise en compte, de manière préliminaire, des avis minoritaires. Il permet des éventuels ajustements, des prises en considération partielle, une transformation en postulat, etc.

Le SCL, lui, fait une analyse plus restrictive de ce processus de prise en considération des textes déposés par des conseillers. Selon celui-ci, si le règlement fixe le nombre de membres nécessaires pour demander le renvoi à une commission, le délibérant doit toujours prendre sa décision au sujet d'un éventuel renvoi par le biais d'un vote à la majorité.

La présente motion vise à demander au Conseil d'Etat d'élaborer et présenter une modification de l'article 33 de la LC afin de laisser aux communes l'autonomie nécessaire pour décider la manière dont elles souhaitent procéder en la matière.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

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

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures [ ]

(c) prise en considération immédiate et renvoi au CE [ ]

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

Nom et prénom de l'auteur :
BLANC Mathieu

Signature :

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

Signature(s) :

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

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

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

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

Joly Rebecca
Jungclaus Delarze Susanne
Keller Vincent
Krieg Philippe
Labouchère Catherine
Liniger Philippe
Lohri Didier
Luccarini Yvan
Luisier Brodard Christelle
Mahaim Raphaël
Marion Axel
Masson Stéphane
Matter Claude
Mayor Olivier
Meienberger Daniel
Meldem Martine
Melly Serge
Meyer Keller Roxanne
Miéville Laurent
Miéville Michel
Mischler Maurice
Mojon Gérard
Montangero Stéphane
Mottier Pierre François
Neumann Sarah
Neyroud Maurice
Nicolet Jean-Marc
Paccaud Yves
Pahud Yvan
Pernoud Pierre André
Petermann Olivier
Podio Sylvie
Pointet François
Porchet Léonore
Probst Delphine
Radice Jean-Louis
Rapaz Pierre-Yves
Räss Etienne
Ravenel Yves
Rey-Marion Aliette
Rezso Stéphane
Richard Claire
Riesen Werner
Rime Anne-Lise
Rochat Fernandez Nicolas
Romanens Pierre-André
Romano-Malagrifa Myriam
Roulet-Grin Pierrette
Rubattel Denis
Ruch Daniel
Rydlo Alexandre
Ryf Monique
Schaller Graziella
Schelker Carole
Schwaar Valérie
Schwab Claude
Simonin Patrick
Sonnay Eric
Sordet Jean-Marc
Stürner Felix
Suter Nicolas
Tafelmacher Pauline
Thuillard Jean-François
Treboux Maurice
Trolliet Daniel
Tschopp Jean
van Singer Christian
Venizelos Vassilis
Volet Pierre
Vuillemin Philippe
Vuilleumier Marc
Wahlen Marion
Wüthrich Andreas
Zünd Georges
Zwahlen Pierre

Michèle Herzog
Rue St-Georges 10
1091 Grandvaux
Tél. 079.655.21.86

Canton de Vaud
Grand Conseil - Secrétariat général
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne
Déposé le 29.08.17
Scanné le
17_PET_002

RECOMMANDEE
GRAND CONSEIL
COMMISSION DES PETITIONS
Pl. du Château 6
1014 LAUSANNE

Concerne : Pétition de Michèle Herzog.

Grandvaux, le 22 août 2017

Monsieur le Président du Grand Conseil,
Mesdames les Députées, Messieurs les Députés,

Vous trouverez ci-joint ma pétition dénonçant les actes extrêmement graves réalisés depuis l'été 2007 dans l'affaire que je dénonce, en vain depuis avril 2007.

Pour comprendre les faits, je vous remercie de lire en premier la pièce no 9 du bordereau de pièces ci-joint. Les pièces 10 à 19 du bordereau correspondent aux dix annexes de ma lettre du 5 décembre 2016 (pièce 9 du bordereau).

Ensuite vous comprendrez le contenu de ma pétition qui correspond à ma plainte pénale et dénonciation concernant les infractions réalisées par le procureur , envoyée ce jour au Ministère public central de Renens, accompagnée d'un bordereau de 28 pièces pour preuves.

Je vous remercie de ne pas me répondre que vous devez respecter la séparation des pouvoirs, car je dénonce dans ma pétition les infractions pénales réalisées par plusieurs magistrats vaudois, de juin 2007 à juin 2017. Il est primordial que les Députées et Députés du Grand Conseil vaudois prennent connaissance de ces faits et réagissent afin que les magistrats vaudois cessent de réaliser des infractions pénales.

Vous trouverez ci-joint la formule de pétition signée et je vous remercie de me fixer un rendez-vous car j'aimerais être entendue.

Dans l'attente de votre réponse, veuillez recevoir, Monsieur le Président, Mesdames les Députées, Messieurs les Députés, l'expression de mes sentiments distingués.

Michèle Herzog

M. Herzog

Annexes :
Formule de pétition signée, avec choix A.
Copie de ma plainte pénale du 22.8.2017, signée.
Bordereau de 28 pièces également signé.

Michèle HERZOG
Rue St-Georges 10
CH – 1091 Grandvaux
Tél. 079.655.21.86.

RECOMMANDEE
MINISTERE PUBLIC CENTRAL
Av. de Longemalle 1
1020 RENENS

Grandvaux, le 22 août 2017

Plainte pénale et dénonciation concernant les actes réalisés par le procureur du Ministère Public de l'Arrondissement de l'est vaudois, M.

Madame la Procureure, Monsieur le Procureur,

Voici le résumé des faits :

1. L'Office des poursuites du district de Lavaux-Oron a déposé une dénonciation pénale le 15 septembre 2016 suite à mon refus d'ordre. M. , sans m'entendre et sans connaître les raisons très sérieuses de mon refus, m'a inculpée le 27 octobre 2016. **Preuve :** Pièce 1.

2. J'ai fait opposition à sa décision par mon courrier recommandé du 7 novembre 2016 et j'ai demandé un avocat d'office. **Preuve :** Pièce 2.

3. Ma demande d'un avocat d'office a été refusée par M. le 14.11.2016, alors que je suis à la retraite et que je reçois 2012.- CHF d'AVS par mois. (Sa décision ne figure pas dans le bordereau des pièces, pièce 23. Est-ce normal ?).
Preuve : Pièce 3.

4. Dans le cadre de la procédure PE16.018631-HNI, M. m'a convoquée à une audience prévue le 14 décembre 2016. Cette convocation indiquait clairement les raisons de ma convocation. **Preuve :** Pièce 4.

5. Le 8 décembre 2016 j'ai envoyé un courrier au procureur lui demandant de rechercher la vérité en réclamant dix pièces toujours cachées par ce qui ne permet pas de connaître la véritable valeur fiscale d'une action de
Preuve : Pièce 5.

6. Au début de cette audience, il a été clairement spécifié pour quelles raisons j'étais entendue. **Preuve :** Pièce 6 (lignes 11 à 18).

7. Au début de l'audience j'ai produit des explications et deux pièces pour preuves montrant que la valeur fiscale d'une action de au 31.12.2012 a tout-à-coup totalement varié de 50%, mais l'Office des poursuites n'a pas tenu compte du nouveau chiffre produit le 26 août 2014. **Preuve :** Pièces 6 (lignes 34 à 41), 7, 8.

8. Lors de cette audition, j'ai demandé une nouvelle fois au procureur de rechercher la vérité en réclamant les dix pièces essentielles permettant d'estimer la véritable valeur d'une action de . Et j'ai fait référence à mon courrier du 8.12.2016 qui contenait la liste des pièces indispensables à réclamer, mais jamais réclamées.
Preuve : Pièce 5 et pièce 6 (lignes 50 à 53).

9. A la fin de l'audience, pour éviter de devoir expliquer tout l'historique de cette affaire et les très graves problèmes ayant eu lieu qui ne permettent pas de connaître quelles sont les véritables valeurs vénales et fiscales d'une action de ,
d'où mon refus d'ordre, j'ai produit ma lettre envoyée le 5 décembre 2016 au juge , les dix pièces pour preuves qui accompagnaient cette lettre et la réponse du juge datée du 9 décembre 2016.
Preuve : Pièce 6 (lignes 54 à 56) et pièces 9 à 20.

10. En effet le juge m'avait retourné le 9 décembre 2016 l'entier de mon envoi du 5 décembre 2016 accompagné d'une lettre totalement scandaleuse. Ce juge était juge d'instruction en 2007 et je détiens la preuve qu'en 2007 il n'a réalisé **AUCUNE INSTRUCTION**, ce qui me lèse très gravement. Dans sa lettre du 9 décembre 2016, ce juge ne s'excuse pas. Alors que s'il avait fait son travail correctement en 2007, cela m'aurait évité des années de difficultés, de procédures et de poursuites. La procédure PE16.018631 n'aurait pas eu lieu, elle non plus.
Preuve : Pièce 20.

11. A fin février 2017, j'ai décidé de déposer une plainte pénale contre le juge et j'ai envoyé ma plainte pénale le 28 février 2017 au Ministère Public de l'arrondissement de l'est vaudois, à l'attention du procureur en pensant qu'il allait aussi traiter cette plainte pénale. **Preuve :** Pièce 21.

12. Le 28 février 2017 je n'ai pas envoyé la copie des dix pièces pour preuves figurant en annexe de ma lettre du 5 décembre 2016, car M. les détenait déjà et parfois je n'ai plus d'énergie. **Preuve :** Pièce 21.

13. Le 6 mars 2017, M. a envoyé ma plainte pénale concernant M. au Ministère public central situé à Renens. Aff. PE17.005624-HRP.

14. Le 20 mars 2017, sans avoir réclamé les dix pièces requises indispensables pour connaître les véritables valeurs vénales et fiscales d'une action de M. a confirmé sa décision de m'inculper pour refus d'ordre.
Preuve : Pièces 5, 6 (lignes 50 à 53), et absence de réclamation des dix pièces requises.

15. L'audience de jugement a été fixée au 8 juin 2017.
Preuve : Pièce 22.

16. Le 1er juin 2017 je me suis rendue au greffe pénal du Tribunal d'arrondissement afin d'obtenir la copie du bordereau des pièces et la copie du bordereau des opérations. **Preuve :** Pièces 23, 24.

17. J'ai constaté sur place au greffe que les deux premières pièces produites lors de mon audition du 14 décembre 2016 portaient les numéros 13 et 14.
Preuve : Pièces 6, 7, 8, 23.

18. Et que la pièce 15 du bordereau des pièces datait du 22 décembre 2016. Cela signifiait que les pièces primordiales que j'avais produites à la fin de l'audience du 14.12.2016 n'ont pas été versées au dossier par le procureur , d'où ma plainte pénale et dénonciation de ce jour envoyée dans les trois mois dès le jour de ma découverte, soit le 1er juin 2017. **Preuve :** Pièces 6, 23.

19. Les pièces que j'ai remises à M. le 14.12.2016, non versées au dossier de la cause PE16.018631-HNI, correspondent aux pièces 9 à 20 figurant dans le bordereau des pièces produit ce jour. **Preuve :** Pièces 6, 23 et pièces 9 à 20.

20. Suite à ma découverte du 1er juin 2017, j'ai immédiatement averti M. et la juge pénale Mme (également avocate à Lausanne).
Preuve : Pièces 25, 26.

21. En annexe de ma lettre du 3 juin 2017 j'ai renvoyé la copie des pièces produites lors de mon audition du 14 décembre 2016, soit ma lettre du 5 décembre 2016, les dix pièces pour preuves et la réponse de M. datée du 9 décembre 2016.
Preuve : Pièce 26 (voir les annexes envoyées).

22. Le 6 juin 2017, le greffe du tribunal m'a envoyé la réponse de la juge pénale Mme . Le fait que des pièces n'aient pas été versées au dossier de la cause PE16.018631 le 14.12.2016 ne choque pas la juge pénale (également avocate à Lausanne). **Preuve :** Pièces 26, 27.

23. Le 7 juin 2017, M. m'a envoyé une réponse totalement scandaleuse en prétendant que les documents que je lui avais remis le 14.12.2016 étaient étrangers à la cause PE16.018631. Cela est totalement faux, car je n'étais convoquée le 14.12.2016 que pour cette cause, ce que M. ne peut ignorer. D'où ma plainte pénale et dénonciation de ce jour. **Preuve :** Pièces 4, 6, 25, 28.

24. M. ne dit pas dans sa lettre qu'il a envoyé ces documents au Ministère Public de Renens à réception de ma plainte pénale du 28 février 2017 et qu'il détenait en plus les copies des lettres des 5 et 9 décembre 2016 en deux exemplaires. Un exemplaire remis le 14.12.2016 (avec dix pièces en annexe) et un exemplaire figurant en annexe de ma plainte pénale du 28.2.2017. **Preuve :** Pièces 6, 21, 25, 28.

25. Je pense que M. a subtilisé les documents primordiaux que je lui ai remis le 14 décembre 2016 dans le but de couvrir le juge M. et tous les magistrats ayant pris des décisions dans cette affaire sans rechercher la vérité (dont lui-même en 2015). Les actes réalisés par M. correspondent à des infractions pénales et je prie le procureur qui traitera ma plainte pénale et dénonciation de ce jour de définir très clairement quelles infractions pénales ont été réalisées par M. dans la procédure PE16.018631-HNI, devenue PE16.018631-CFU.
Preuve : Pièces 6, 23, 25, 28 et pièces 9 à 20 non versées au dossier le 14.12.2016.

26. Dans cette procédure, M. m'a inculpée le 27.10.2016 sans m'entendre, m'a refusé les services d'un avocat d'office alors que ma situation financière m'autorise à avoir un défenseur d'office, n'a pas recherché la vérité dans cette affaire (les dix pièces requises dès le 8 décembre 2016 n'ont pas été réclamées), puis mes moyens de preuves primordiaux produits le 14.12.2016 n'ont pas été versés au dossier par le procureur . Ensuite le procureur écrit encore de fausses informations dans sa lettre du 7 juin 2017. D'où ma plainte pénale et dénonciation de ce jour. **Preuve :** Pièces 1, 3, 5, 6, 23, 28.

27. De plus, étant donné que M. a déjà classé deux de mes plaintes pénales en 2015, sans rechercher la vérité et sans interroger une seule personne, ce qui me lèse très gravement, j'estime qu'il aurait du se récuser spontanément en recevant le dossier PE16.018631. Cela est expliqué dans ma lettre du 2 juin 2017. **Preuve :** Pièce 25.

ADRESSE ACTUELLE DE LA PERSONNE CONCERNEE PAR MA PLAINTE PENALE ET DENONCIATION DE CE JOUR.

M. , procureur au Ministère Public de l'Arrondissement de l'Est vaudois, Quai Maria Belgia 18, 1800 Vevey.

PRETENTIONS CIVILES DE MICHELE HERZOG.

Mes prétentions civiles correspondent au très grave tort moral et aux énormes difficultés subies suite au comportement de M. qui n'a jamais recherché la vérité, n'a réalisé aucune instruction et s'est permis de tout-de-même prendre des décisions dès le 10 juin 2015 suite à mes deux plaintes pénales des 3 février 2015 et 18 mai 2015. Voir l'affaire PE15.002341-HNI.

Puis, dans la procédure PE16.018631-HNI, M. m'a inculpée le 27 octobre 2016 sans m'avoir entendue, a refusé ma demande d'un avocat d'office, a refusé de rechercher la vérité en refusant de réclamer les dix pièces requises figurant dans ma lettre du 8 décembre 2016 (pièces requises encore réclamées lors de l'audience du 14 décembre 2016) et, cerise sur le gâteau, n'a pas versé au dossier les pièces primordiales que j'ai produites le 14.12.2016, alors qu'il s'agit de moyens de preuves fondamentaux expliquant les raisons de mon refus d'ordre.

Dédommagements réclamés par Michèle Herzog à M. de 300'000.- CHF au minimum pour les actes très graves réalisés par M. du 10 juin 2015 au 7 juin 2017. Le montant de mes prétentions civiles sera déterminé plus précisément pendant la procédure pénale.

Convention Européenne des Droits de l'Homme (CEDH).

Michèle Herzog remercie le Procureur et les juges de respecter les articles de la CEDH afin qu'une procédure pénale équitable ait lieu et que les personnes citées soient interrogées, avec réalisation de PV d'audition. Puis que les articles du Code pénal suisse et de la CEDH soient appliqués de manière impartiale et dans des délais raisonnables. De plus, il est indispensable d'enfin rechercher la vérité en réclamant les pièces requises que M. aurait déjà dû réclamer en juin 2015. Puis qu'il a refusé de réclamer une nouvelle fois dans la procédure PE16.018631.

M. enfreint systématiquement l'article 6 de la CEDH (le droit à un procès équitable).

Constitution fédérale et Code de procédure pénale suisse.

En prenant des décisions sans rechercher la vérité, M. prend des décisions ARBITRAIRES et enfreint les articles 7 à 35 de la Constitution fédérale. Il enfreint également les articles du Code de procédure pénale suisse.

Il est primordial de comprendre pour quelles raisons le procureur se comporte comme cela dans cette affaire depuis début février 2015. Affaire PE15.002341-HNI et affaire PE16.018631-HNI.

CONCLUSIONS.

Dans cette procédure pénale, Il faudra que M. . . . . explique très clairement pour quelles raisons il n'a réalisé **aucune instruction** suite à mes plaintes pénales des 3 février 2015 et 18 mai 2015, ce qui ne l'a pas empêché de prendre une décision totalement ARBITRAIRE le 10 juin 2015. Affaire PE15.002341-HNI.

M. devra également expliquer pour quelle raisons il s'est comporté de façon totalement anormale dans la procédure PE16.018631. Le fait de n'avoir pas versé au dossier de la cause PE16.018631 les pièces 9 à 20 ci-joint, alors que je les ai produites le 14.12.2016 dans la cause PE16.018631-HNI, doit être très clairement expliqué. J'ai découvert ces infractions pénales le 1er juin 2017. Le délai de 3 mois pour se plaindre est donc respecté par ma plainte pénale et dénonciation de ce jour.

Il est très important que le Procureur et la justice pénale déterminent quelles infractions pénales ont été réalisées par le procureur M. . Au vu de ce qui précède, je me plains notamment de la violation des dispositions **pénales** suivantes :

- Non application des lois suisses depuis début février 2015 par le procureur .
- Aucune instruction réalisée par ce procureur : violation astucieuse des lois.
- Atteinte astucieuse aux intérêts pécuniaires d'autrui (art. 151 CP).
- Abus d'autorité (art. 312 CP).
- Induire la justice en erreur en ayant subtilisé des moyens de preuves primordiaux produits par Michèle Herzog le 14.12.2016 dans l'affaire PE16.018631.
- Atteintes aux Droits Humains de Michèle Herzog (décisions arbitraires prises sans détenir la vérité et sans la rechercher, procès non équitable).
- Refus d'appliquer l'article 17 du Code pénal (état de nécessité licite) alors que le procureur M. comprend parfaitement que Michèle Herzog a tout entrepris de 2004 à 2016 afin d'obtenir la vérité et qu'elle défend son patrimoine en refusant l'ordre de l'Office des poursuites du District de Lavaux-Oron.
- Harcèlement de Michèle Herzog qui n'a pas obtenu un procès équitable, ni l'application des lois ; lois parfaitement connues du procureur M.
- Les infractions pénales seront déterminées par les autorités pénales sur la base des faits expliqués ici, avec pièces écrites pour preuves, sur la base de l'instruction qui sera réalisée et de l'audition de M. avec PV d'audition.

Les infractions pénales dénoncées doivent être poursuivies d'office et/ou sur plainte. Après son audition, je remercie les autorités pénales de déterminer avec précision quels articles du code pénal ont été enfreints par le procureur M. , car je ne détiens pas ces compétences.

Ne faisant plus confiance aux avocats, sans moyens financiers (AVS), je suis obligée de vous écrire sans utiliser les services d'un avocat, ce qui me lèse une fois de plus, et je vous remercie de votre compréhension à ce sujet.

Je me réserve le droit d'annoncer d'autres faits et de produire d'autres pièces pour preuves, quand je serai certaine que ma plainte pénale sera traitée de façon impartiale, car je ne souhaîte pas réaliser à nouveau un travail inutile.

Etant donné que cette plainte pénale et dénonciation concerne un procureur en fonction dans le canton de Vaud, il est primordial que cette plainte pénale et dénonciation soit traitée par un procureur totalement indépendant, n'ayant jamais pris de décision suite à mes plaintes pénales déposées de 2007 à 2017, ayant systématiquement été classées. Ce point est extrêmement important.

Je prie la justice de respecter le principe « in dubio pro duriore » qui stipule qu'une plainte pénale ne peut pas être classée, si les faits sont clairement punissables. Et dans ce cas, un véritable procès pénal réalisé par des juges doit avoir lieu.

Jean Jaurès : « Le courage c'est de rechercher la vérité et de la dire ». C'est ce que j'ai fait depuis 2004. Je constate que les Procureurs et les juges ignorent le contenu des pièces produites, ignorent les déclarations écrites contradictoires et n'ont pas recherché la vérité de 2007 à 2017. Et maintenant des pièces produites, moyens de preuve primordiaux, ne sont pas versées au dossier. Il faudrait enfin savoir pourquoi tous ces magistrats se comportent comme cela.

Veuillez donner suite à cette plainte pénale et dénonciation dans les meilleurs délais, et prendre note de ma constitution de partie civile.

Je vous remercie de m'envoyer vos décisions par **courrier recommandé**, à mon adresse à Grandvaux, et vous prie de croire, Madame la Procureure, Monsieur le Procureur, à l'assurance de ma parfaite considération.

Michèle Herzog

M. Herzog

PS : Une copie de ma plainte pénale et dénonciation est envoyée au Grand Conseil vaudois pour information.

Annexe : Bordereau des 28 pièces produites.

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

JANVIER 2018 **RC-PET**
(17_PET_002)

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

Pétition Michèle Herzog

1. PREAMBULE

La Commission thématique des pétitions était composée de Mme Delphine Probst (remplaçant Daniel Trolliet) ainsi que de MM. François Cardinaux, Daniel Ruch, Philippe Liniger, Olivier Epars, Jean-Louis Radice, Guy Gaudard, Pierre-André Pernoud, Olivier Petermann. Elle a siégé en date du 16 novembre 2017 sous la présidence de M. Vincent Keller. Mme Séverine Evéquoz était excusée.

M. Jérôme, secrétaire de commission parlementaire, a établi les notes de séance.

Remarque liminaire :

La pétitionnaire a choisi l'option « maintien du texte de la pétition dans son intégralité et décharge vis-à-vis du Grand Conseil quant à la publication des données sensibles ». Ce choix a pour conséquence « une obligation pour les organes du Grand Conseil de publier un rapport succinct et de demander le huis clos lors du débat au plénum ».

2. PERSONNES ENTENDUES

Pétitionnaire : Mme Michèle Herzog.

Représentant de l'Etat : M. Jean-Luc Schwaar, chef du SJL.

3. DESCRIPTION DE LA PETITION

La pétitionnaire s'adresse à la CTPET en dernier recours dans son affaire de succession qui l'occupe depuis 2003. Elle estime être lésée et s'est adressée à la justice sans succès. De 2007 à ce jour, les procureurs ont rejeté toutes ses plaintes pénales sans jamais rechercher la vérité, selon elle.

Elle demande au GC de rechercher la vérité et avertir la COGES, responsable de la surveillance du Ministère public afin que les procureurs ne prennent pas des décisions sans requérir les éléments.

4. AUDITION DES PETITIONNAIRES

La pétitionnaire explique qu'elle s'adresse à la CTPET en dernier recours. Elle a été légataire d'actions. Elle a appris d'une source que cette société vaut un montant important. Elle estime que les comptes et les valeurs fiscales de cette société sont fausses. Depuis, elle lutte. Dès 2007, les procureurs ont rejeté toutes ses plaintes pénales. Elle remercie le Grand Conseil de bien vouloir rechercher la vérité et réclamer les pièces requises, ainsi que d'avertir la COGES, responsable de la surveillance du Ministère public, car des procureurs prennent des décisions sans requérir les éléments.

5. AUDITION DES REPRESENTANTS DE L'ETAT

Le chef du SJL explique que cette pétition concerne l'activité du Ministère public. Dès lors elle est problématique car elle s'en prend à une affaire en cours et une affaire jugée, et s'en prend à l'activité juridictionnelle du MP. Laquelle, comme l'activité juridictionnelle des juges, est soumise par la

Constitution à une totale indépendance (art. 125a Cst), les seuls outils de surveillance étant ceux prévus par les voies de droit

La pétitionnaire, connue de l'administration, s'est plainte à de nombreuses reprises concernant de nombreux magistrats, notamment auprès du CE qui lui répond qu'en vertu de la séparation des pouvoirs, il ne peut intervenir dans cette affaire.

6. DELIBERATIONS

La pétitionnaire connaît plusieurs différents dans sa succession : Avec son avocat, avec les procureurs et avec l'OFP.

La discussion a mis en exergue que cette pétition concerne certes des éléments en vertu desquels la séparation des pouvoirs ne permet pas d'agir, mais le droit de pétition exige qu'elle soit traitée.

Elle n'est même pas de la compétence de la CHSTC, cette dernière n'étant pas chargée de la surveillance du MP, administrativement rattaché au CE et bénéficiant de l'indépendance découlant de la Constitution.

La majorité de la commission estime qu'il est impossible de travailler sur cette pétition, qui n'est pas de la compétence du GC. Le MP étant indépendant et l'objet est hors limite des compétences du GC.

7. VOTE

Par aucune voix pour, six voix contre et quatre abstentions, la commission recommande au Grand Conseil de classer cette pétition.

Chailly-Montreux, le 16 janvier 2018.

Le rapporteur :
(Signé) François Cardinaux

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MARS 2018 **17_INT_057**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Myriam Romano-Malagrifa - A l'Ouest, oui ! mais pas trop !

Rappel de l'interpellation

Le courrier statistique Numerusdu mois d'octobre nous donne des informations relatives à la participation des électrices et électeurs lors des dernières élections cantonales. On y découvre que : " les résidents de l'Ouest lausannois sont les moins prompts à exercer leurs droits civiques " avec un taux de participation de seulement 37%. Pourtant, dans mon district, les différentes autorités communales ont adressé les informations d'usage à l'ensemble de leurs citoyens et les différents partis ont battu le pavé et tenu divers stands politiques, actions et tractages.

Dès lors, afin que les communes du district se dotent d'outils et de pratiques efficaces afin d'améliorer la participation pour les prochains scrutins, il serait utile de comprendre, en collaboration avec Statistique Vaud, les raisons de l'abstentionnisme constaté. C'est pourquoi, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. *Quels sont les déterminants qui expliquent l'abstentionnisme constaté ?*
2. *En fonction des déterminants, quelles sont les mesures à adopter ?*
3. *Dans ce cadre, de quel ordre peut être le soutien du Service des communes ?*

Ne souhaite pas développer.

(Signé) Myriam Romano-Malagrifa

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

En premier lieu, force est de constater que le taux de participation aux scrutins populaires est un sujet sensible et récurrent. Le Parlement interpelle régulièrement le Conseil d'Etat sur l'action qu'il mène afin de favoriser l'expression civique dans le Canton, que ce soit en termes d'éducation, de promotion du vote des jeunes, de participation des personnes étrangères au niveau communal ou encore celle des Suisses de l'étranger à travers le vote électronique.

L'article mentionné par Mme la Députée Myriam Romano-Malagrifa dans le "Numerus" du mois d'octobre 2017 propose une analyse statistique de la participation aux élections cantonales vaudoises. Ces mêmes statistiques sont disponibles pour chaque scrutin communal, cantonal ou fédéral. Après un bref historique des votations et élections pour lesquelles les électeurs du Canton ont été convoqués lors de ces vingt dernières années, deux constats sont assez aisés à réaliser.

Le premier est que les électeurs vaudois, comme l'ensemble des électeurs suisses d'ailleurs, privilégient largement les votations populaires aux élections. Ce constat est valable tant pour les élections communales, cantonales que fédérales. Les dernières élections cantonales n'y font pas exception. Ce

sont même les élections pour lesquelles le taux de participation est le plus bas depuis de nombreuses années.

Le second est que la participation aux scrutins est nettement moins importante dans les villes ou les grandes communes. Par exemple, des villes comme Lausanne, Yverdon-les-Bains, Montreux, Nyon, Vevey, Renens et Gland affichent des taux de participation plutôt bas, contenus entre 33.48% pour Gland et 37.74% pour Nyon. Or, le district de l'Ouest lausannois est essentiellement composé de villes ou de communes de grande importance (Renens, Prilly, Ecublens, Crissier) dont le taux de participation se situe dans la fourchette susmentionnée.

Néanmoins, si la participation plus faible des communes de l'Ouest lausannois s'explique en partie par son caractère urbain et la densité de sa population, elle n'est pas la seule explication. En effet, on constate que dans les villes de Morges, Lutry, Pully ou Epalinges, les électeurs ont plus volontiers participé aux élections cantonales avec un taux de participation situé entre 42.25% pour Morges et 46.29% pour Lutry, soit largement au-dessus de la moyenne cantonale. D'autres éléments doivent donc être pris en considération pour expliquer la participation moindre des électeurs de l'arrondissement de l'Ouest lausannois pour l'élection des autorités cantonales, sans pour autant que ceux-ci puissent être développés, faute de données chiffrées à l'appui.

Il semblerait que l'âge des électeurs, même s'il peut éventuellement expliquer une partie de ce phénomène, ne soit pas un facteur déterminant. Certes, la proportion des électeurs de moins de 30 ans parmi l'ensemble des électeurs est un peu plus élevée dans l'Ouest lausannois qu'en moyenne cantonale (19.6% contre 17.8%). De surcroît, le taux de participation des moins de 30 ans y est également inférieur à la moyenne (20.4% contre 24.5%). Cependant, on constate que le taux de participation des résidents de l'Ouest lausannois est inférieur à la moyenne cantonale pour toutes les tranches d'âges décennales.

Différents facteurs socio-économiques (niveau d'étude, profession, niveau de revenu, etc) pourraient influencer l'intérêt des électeurs à l'élection de leurs autorités politiques. Une autre explication pourrait venir de la proportion plus importante de personnes récemment naturalisées dans l'électorat des communes de l'Ouest lausannois. Il est possible que la compréhension du système politique suisse et la connaissance des personnalités politiques soient moins grandes parmi ces électeurs, ce qui pourrait les pousser à davantage s'abstenir.

Il ne s'agit toutefois que d'hypothèses qui ne peuvent aucunement être vérifiées à l'aide des seules données que le Canton est autorisé à récolter et à exploiter lors des scrutins, puisque la Loi du 16 mai 1989 sur l'exercice des droits politiques (LEDP ; RSV 160.01) limite celles-ci, à juste titre, au sexe, à l'année de naissance et au numéro de la commune. La confidentialité et le secret du vote doivent impérativement être préservés.

Réponse du Conseil d’Etat

1. Quels sont les déterminants qui expliquent l’abstentionnisme constaté ?

Le taux de participation aux votations et élections dans l’arrondissement de l’Ouest lausannois est systématiquement inférieur à la moyenne cantonale. A titre d’exemple, il se situait aux alentours de 39% lors de l’élection du Conseil national en 2015 et de 38.4% lors du premier tour de l’élection du Conseil d’Etat en 2012, tandis que la moyenne cantonale avoisinait respectivement les 43% pour le Conseil national et 41.8 % pour le Conseil d’Etat. Le constat était identique lors des votations fédérales de septembre 2017 où la population de l’Ouest lausannois s’est exprimée à hauteur de 43% alors que les électeurs vaudois étaient en moyenne 45.8% à voter.

Ceci s’explique probablement en partie par le caractère urbain de ses communes et notamment sa périphérie avec le chef-lieu du canton, dont la participation des électeurs est souvent très proche, voire inférieure. Hormis la piste liée aux facteurs socio-économiques évoquée précédemment et celle

relative à la proportion de personnes récemment naturalisées, compte tenu des informations dont dispose l'Etat sur la qualité des votants, il n'est aujourd'hui pas possible d'avancer des explications plus précises sur la participation moins importante du district de l'Ouest lausannois aux dernières élections cantonales, comme aux autres échéances électorales.

2. En fonction des déterminants, quelles sont les mesures à adopter ?

Le Service des communes et du logement (SCL), service responsable de l'organisation des scrutins, s'emploie régulièrement à rendre plus accessible le matériel de vote et les documents explicatifs. En 2016, il a par exemple édité des brochures explicatives pour les élections communales générales en fonction des spécificités de chaque commune, ou réédité le fascicule sur les droits politiques des personnes étrangères sur le plan communal en collaboration avec le Bureau cantonal d'intégration (BCI). Des travaux sont aussi réalisés par le Conseil d'Etat afin d'augmenter l'attractivité des brochures cantonales lors de votations.

Cela étant, d'autres mesures visant à favoriser le vote des jeunes existent ou sont en cours de développement. Largement décrites dans la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation de Myriam Romano-Malagrifa et consorts " Intérêt politique et participation des jeunes en février 2015 " (14_INT_307), elles peuvent être listées comme suit :

- Commission cantonale des jeunes
- Conseils ou Parlements de jeunes au niveau communal et régional
- Journées Forum
- Promotion du projet Easyvote auprès des communes et des professionnels
- Sondage sur les cérémonies citoyennes et édition d'un guide
- Session cantonale des jeunes
- Parlement des filles
- Encouragement de la participation des jeunes dans le cadre du projet de politique cantonale de l'enfance et de la jeunesse
- Campagne " J'ai voté " de la Conférence romande des délégués à l'enfance et à la jeunesse (projet tampon et action vidéo)
- Concours "Cinecivic" dans lequel est particulièrement active la Chancellerie vaudoise.

3. Dans ce cadre, de quel ordre peut être le soutien du Service des communes ?

Voir la réponse au point 2 ci-dessus.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 14 mars 2018.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

DÉCEMBRE 2017 **17_INT_001**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Hadrien Buclin – Marche contre Monsanto du 20 mai 2017 : un dispositif policier disproportionné ?

1 RAPPEL DE L'INTERPELLATION

Lors de la marche pacifique notamment organisée par Greenpeace le 20 mai dernier à Morges pour dénoncer les dégâts environnementaux provoqués par les produits de la firme Monsanto, la police cantonale avait prévu un dispositif policier très important, prévoyant plusieurs dizaines d'agents. Ce dispositif semble disproportionné au vu du caractère pacifique de cette marche, par ailleurs organisée chaque année sans poser de problème pour l'ordre public.

Dès lors, le soussigné pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. *Combien d'agents ont-ils été déployés à l'occasion de la marche du 20 mai 2017 ?*
2. *Combien ce déploiement policier a-t-il coûté à l'Etat ?*
3. *Le Conseil d'Etat n'estime-t-il pas qu'un tel déploiement policier était disproportionné au vu des intentions pacifiques des organisateurs et du fait que les éditions précédentes de cette marche se sont bien déroulées ?*

2 RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

2.1 Préambule

Depuis quelques années, la multinationale Monsanto a installé son siège pour l'Europe et le Moyen-Orient à Morges. Le samedi 20 mai 2017, une marche mondiale contre l'entreprise était organisée dans de nombreux pays et notamment à Morges par le groupe régional Greenpeace Vaud-Genève, avec le soutien de nombreuses organisations telles que Stop OGM, Attac Suisse et Toxic Free.

Quelque 1'500 personnes étaient attendues pour un cortège autorisé à travers la ville de Morges, entre 14h30 et 17h30, qui a débuté à la Grand-Rue, puis emprunté les rues du Collège, de Couvaloup, Centrale et du Sablon jusqu'au siège de Monsanto. Par le biais des réseaux sociaux, différents collectifs ont appelé à participer à la manifestation.

La Police cantonale a pour mission de garantir le bon déroulement de la manifestation et de réduire au maximum le risque de débordements tant sur le trajet du cortège, qu'aux abords de l'entreprise Monsanto. A cet égard, les risques envisagés par les services de police étaient les suivants :

- Perturbation de la circulation,
- Non-respect du parcours autorisé pour le cortège,
- Dommages à la propriété commis sur le parcours ou le lieu de rassemblement,
- Risque de contre-manifestation,
- Provocations envers les forces de l'ordre,
- Tentatives de pénétration sur le site de Monsanto.

2.2 Réponses aux questions

Le Conseil d'État répond aux questions de la manière suivante :

1. Combien d'agents ont-ils été déployés à l'occasion de la marche du 20 mai 2017 ?

Au vu du nombre important de manifestants attendus et en fonction des risques décrits en préambule, il était nécessaire d'engager un nombre suffisant de policiers pour assurer la sécurité publique, en l'occurrence une soixantaine de policiers. A cet égard, il y a lieu de préciser que le dispositif policier mis en place correspondait à celui des années précédentes pour le même type de manifestation.

Par ailleurs, la présence d'individus liés aux mouvances d'extrême gauche et d'extrême droite a été jugée vraisemblable par les services de police en raison des appels au rassemblement passés sur les réseaux sociaux et de leur présence lors de précédentes manifestations contre Monsanto. Il était alors craint que des heurts entre manifestants et contre-manifestants puissent avoir lieu. En effet, même si la majorité des personnes présentes lors de la manifestation sont pacifiques, il suffit de quelques individus pour perturber gravement l'ordre public. La participation de ces personnes à la manifestation génère d'importants risques pour la sécurité publique, ce qui justifie une présence policière accrue.

Le cortège en ville de Morges s'est déroulé sans heurt, ni changement de direction. Toutefois, au terme du défilé, un incident est à relever, soit la ferme volonté d'une dizaine de manifestants de s'introduire dans l'enceinte du site. En l'occurrence, le dispositif policier mis en place n'a pas été de trop pour repousser cette action d'une frange plus radicale d'activistes.

Il n'est d'ailleurs pas inutile de rappeler que des incivilités ont été recensées lors de précédentes manifestations contre l'entreprise Monsanto. Ce fût le cas lors de la marche qui s'est déroulée le 21 mai 2016 à Morges en présence d'environ 1'000 à 1'200 personnes. Les forces de l'ordre en présence ont dû faire face à des provocations à son encontre et à des jets d'objets divers contre la façade du bâtiment Monsanto.

2. Combien ce déploiement policier a-t-il coûté à l'Etat ?

L'engagement policier est généralement facturé sur la base de la règlementation cantonale en la matière. Toutefois, il y a lieu de préciser qu'en l'espèce ces frais ne peuvent être facturés à l'entreprise Monsanto, étant donné qu'il s'agissait d'une manifestation à but politique. Or, ce type de manifestation échappe à l'application de la Loi sur la facturation des prestations matérielles fournies par les services de l'Etat lors de manifestations (LFacManif, RSV 172.56).

Du moment qu'aucune facturation n'a été établie, aucun chiffre exact quant aux coûts engendrés ne peut être articulé.

3. Le Conseil d'Etat n'estime-t-il pas qu'un tel déploiement policier était disproportionné au vu des intentions pacifiques des organisateurs et du fait que les éditions précédentes de cette marche se sont bien déroulées ?

Le Conseil d'Etat est d'avis que l'engagement policier était adapté aux circonstances, au vu de l'évaluation du risque opérée par la Police cantonale, telle que décrite plus haut. Comme indiqué, les précédentes manifestations contre Monsanto ne se sont pas toujours déroulées dans le calme, ce qui impose une présence policière visant précisément à garantir la sécurité publique, objectif qui a été atteint lors de la marche du 20 mai 2017.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 6 décembre 2017.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

AOÛT 2017 **17_INT_694**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l' interpellation Philippe Jobin - Va-t-on équiper les cellules de postes de police avec la télévision et placera-t-on des prévenus dans les postes de police régionale ?

Rappel

Elément essentiel de la chaîne pénale, la détention en milieu pénitentiaire soulève de nombreuses questions qui n'ont pas trouvé de réponses satisfaisantes à ce jour. En plus de la difficulté à trouver des places de détention disponibles, d'autres sujets de préoccupation me questionnent au plus haut point.

L'interpellant prie donc le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

- *Est-ce que les cellules des postes de police seront prochainement équipées d'une télévision ? Si oui, pourquoi le Conseil d'Etat prévoit-t-il une telle mesure et combien cette dernière va-t-elle coûter ?*
- *Est-ce que les prévenus seront, à l'avenir, également placés dans des postes de police régionale et non plus seulement dans celui de Lausanne, ou alors dans les infrastructures cantonales ? Si oui, quelles sont les mesures d'accompagnement nécessaires et à combien se montent les coûts liés à cette mesure ? Cette mesure est-elle limitée dans le temps ?*

  Ne souhaite pas développer.

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat s'étonne de la rumeur répercutée par M. le Député Philippe Jobin, notamment dans la presse, selon laquelle il serait prévu d'équiper les cellules des postes de police de télévision. Le Conseil d'Etat regrette la circulation de fausses informations suceptibles de créer une confusion et confirme qu'il n'a jamais été question de procéder à de telles installations. Les polices communales, par ailleurs indépendantes, ont indiqué qu'elles n'avaient pas non plus l'intention d'aller dans ce sens. Dès lors, le Conseil d'Etat ignore la source d'information dont dispose M. le Député.

Concernant le "placement" de détenus dans d'autres postes de police que ceux de la police cantonale et de la police de Lausanne, une telle mesure a déjà été prise de manière exceptionnelle, en ultime recours, sans que des statistiques précises n'aient été tenues par la police cantonale. Le nombre de placements, en général de moins de 48 heures, est très faible. A la demande des polices communales, sur décision prise en janvier 2017 par le Chef de la direction opérationnelle, la Police cantonale prend désormais à sa charge les frais de détention dans les autres polices après les premières 24 heures de détention. Comme indiqué ci-dessus, toutes les mesures sont cependant prises pour éviter ce cas de figure. A titre d'information, la police cantonale n'a pas eu besoin de cellules communales dans le cadre de l'affaire d'envergure récente liée à la fraude à l'assurance chômage, avec 14 prévenus placés simultanément en détention.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 16 août 2017.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

AVRIL 2018 **17_INT_087**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Thierry Dubois – La police est-elle et se sent-elle soutenue tant par sa hiérarchie que par nos conseillers d'Etat afin de répondre au plus près aux droits et devoirs de chacun, avec une autorité suffisante lors de manifestations non autorisées et radicalisées pratiquées par des manifestants dans un lieu privé ?

Rappel de l'interpellation

Depuis plusieurs mois, de nombreuses actions ont été menées par l'antenne suisse de l'association 269 Life Libération Animale. Elisa Keller, déléguée suisse de cette association antispéciste et abolitionniste — qui compte environ 500 membres entre la France, la Belgique et la Suisse — prône la désobéissance civile comme mode d'expression. Ancienne étudiante de deuxième année à la faculté de droit à l'Université de Lausanne, cette dernière arrête ses études, car elle ne trouvait pas de sens dans les débouchés bourgeois de ce cursus. Selon elle : " Les manifestations légales ont leurs limites ".

Nous assistons donc dans notre canton à des actions de plus en plus radicales, visiblement tolérées par nos autorités. Après une première manifestation pacifique en février à la place de l'Europe à Lausanne pour dénoncer l'exploitation des poissons et autres animaux aquatiques considérés comme sensibles, une action plus musclée s'est déroulée en mai dans le McDonald's de la rue Saint-Laurent, à Lausanne, où les manifestants ont aspergé le sol du restaurant d'un liquide rouge.

En septembre, le groupe 269 Life Libération Animale a manifesté toute la nuit devant les abattoirs de Clarens (VD) ; manifestation autorisée par la police. Mais, toujours selon Elisa Keller, " L'action à Clarens ne dérange pas assez le système spéciste. On veut maintenant s'opposer physiquement, faire front entre le couteau et les victimes ".

Nous avons donc eu droit à l'occupation de l'abattoir de Vich dans le district de Nyon. Attachés les uns aux autres avec chaînes et cadenas, une trentaine de militants antispécistes ont bloqué l'accès à la salle d'abattage pour dénoncer l'exploitation animale. La gendarmerie vaudoise, arrivée rapidement sur place, s'est contentée d'attendre le départ volontaire des manifestants. " Dix heures après le début de l'action, nous sommes partis, puisque le but avait été atteint : attirer l'attention du public et dénoncer la situation subie par les animaux ", a expliqué Elisa Keller.

Ma question est simple : faudra- t- il un drame pour que nos autorités prennent enfin des mesures pour expulser rapidement des manifestants lors d'une violation de domicile privé ?

Souhaite développer.

(Signé) Thierry Dubois

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'État répond à la question de la manière suivante :

En premier lieu, il est nécessaire de rappeler que plusieurs plaintes ont été déposées suite à la manifestation du 7 décembre 2017 à Vich et que dès lors, une procédure pénale est en cours. Dans ces conditions, aucun détail lié à cette procédure ne pourra être donné.

Quant à l'intervention elle-même, l'appréciation des policiers sur place indiquait qu'il n'était pas opportun d'interpeller les manifestants en les délogeant par la force, au risque de créer une réaction agressive de leur part et une surenchère totalement improductive. Cela explique pourquoi le recours à des moyens coercitifs ne doit avoir lieu qu'en cas d'absolue nécessité.

Ainsi, dans le cas d'espèce, les forces de police se sont focalisées sur les objectifs suivants afin que :

- la circulation sur la voie publique ne soit pas perturbée ;

- l'exploitant ne soit pas dérangé dans son travail et puisse malgré tout poursuivre son activité le temps de la manifestation ;

- les militants soient canalisés, ceci tant pour la protection d'autrui que pour eux-mêmes.

A l'arrivée de la gendarmerie sur place, la situation était calme et les manifestants étaient situés dans une partie du bâtiment qui ne perturbait pas l'activité de l'abattoir.

Toutefois, poussé par les manifestants, le propriétaire avait libéré une vache blessée, qui devait être abattue dans la journée. Les forces de police ont ainsi été mobilisées plus de 30 minutes en vue de sécuriser la zone où se trouvait le bovidé, ceci notamment dans le but d'éviter de mettre en danger les usagers circulant sur la route de l'Etraz ou encore l'autoroute proche. Cette manière de procéder a été présentée au propriétaire de l'abattoir qui a confirmé, en approuvant cette tactique, que son activité pouvait se poursuivre normalement.

La solution la plus opportune était donc de contenir les opposants sans prendre d'autres mesures coercitives. Cette manœuvre a porté ses fruits, puisque, de guerre lasse, les antispécistes ont finalement quitté les lieux.

Par ailleurs, l'effectif policier engagé était proportionné au nombre de personnes impliquées dans cette manifestation (entre 20 et 30 personnes), notamment dans le but d'être apte à gérer la situation en cas de tension accrue et de débordement.

Finalement, il y a lieu de relever qu'une nouvelle manifestation antispéciste a eu lieu le 27 mars 2018 à Aubonne. Les militants se tenaient dans un giratoire et déambulaient sur la chaussée, de sorte qu'il existait un risque pour la sécurité routière. Dans ces conditions, la police a procédé à l'évacuation des manifestants afin de rétablir le trafic.De plus, les manifestants ont dérobé des animaux et font l'objet d'une plainte pénale. Par conséquent, la police prend les mesures nécessaires lorsque l'ordre public est menacé. Le recours à la contrainte s'est fait de manière proportionnée et dans le respect des droits des manifestants.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 18 avril 2018.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

EXPOSÉ DES MOTIFS ET PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'800'000 pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et un prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 aux CFF concernant la participation cantonale au réaménagement de la gare de Cully pour permettre le rebroussement des trains du RER Vaud

PRESENTATION DU PROJET

1 NÉCESSITÉ DE RÉAMÉNAGER LA GARE DE CULLY DANS LE CADRE DU DÉVELOPPEMENT DU RER VAUD

1.1 Objectifs du projet

Le projet de réaménagement de la gare de Cully a pour objectifs :

- de mettre en œuvre le concept d'offre à l'horizon 2025 du RER Vaud avec une cadence au quart d'heure entre Cossonay et Cully,
- à cette fin, de permettre le rebroussement à Cully des trains du RER Vaud en provenance de Grandson,
- d'allonger les quais pour disposer d'une longueur de 220 m permettant de recevoir des trains composés de trois rames de type Flirt de 75 m de long ou de deux de type RE à deux étages de 100 m de long,
- de mettre la gare de Cully aux normes des personnes à mobilité réduite avec des hauteurs de quais aménagées au niveau du plancher des trains (55cm) et équipée de rampes d'accès aux quais depuis le passage sous-voies (actuellement accessibles uniquement par des escaliers).

1.2 Plan directeur cantonal et projet d'agglomération Lausanne-Morges

1.2.1 Plan directeur cantonal

Le développement du RER Vaud figure dans la mesure A21 " Infrastructures de transports publics " de la stratégie " Coordonner mobilité, urbanisation et environnement " du Plan directeur cantonal (PDCn) en vigueur dès le 1er janvier 2016 (pp 64 à 75). La mesure se décline comme suit :

" *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.* " (page 66).

Il s'inscrit aussi dans la mesure R11 " Agglomération Lausanne-Morges ".

1.2.2 Projet d'agglomération Lausanne-Morges et financement fédéral

Le développement du RER Vaud a été retenu par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération de 1ère génération (dès 2011). Ces projets sont financés par le fonds d'infrastructure pour les agglomérations :

- mesures dès 2011 selon l'Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 du 21 septembre 2010 : développement du RER Vaud avec notamment le réaménagement de la gare de Cully (référence : 09.083 : message du Conseil fédéral aux Chambres fédérales du 11 novembre 2009 relatif à l'Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011, annexe 1, page 7562). Le montant d'investissement retenu est de de 56.01 MCHF (base des prix : octobre 2005). Le taux de participation de la Confédération est de 40%, correspondant à un montant maximum de CHF 22'400'000 (base des prix : octobre 2005). La mesure comprenait également des aménagements à Bussigny et Cossonay, qui ne sont plus nécessaires dans le concept d'offre retenu aujourd'hui.

1.3 Amélioration continue de l'offre de transport du RER Vaud

1.3.1 Situation initiale

Le concept de base du RER Vaud a été développé à partir de deux lignes structurantes Yverdon-les-Bains – Villeneuve (en service depuis mai 1999) et Vallorbe – Payerne (introduite en juin 2001). Ces deux lignes sont exploitées à une cadence horaire tous les jours de la semaine.

Le matériel roulant engagé sur ces lignes est alors ancien. Il s'agit des rames réversibles NTN (appelées alors nouveaux trains navettes) des années huitante.

1.3.2 Rail 2000 1ère étape et réseau mis en œuvre en décembre 2004

En décembre 2004 avec la 1ère étape de Rail 2000, le réseau est composé de 4 lignes principales, circulant avec des cadences horaires : Yverdon-les-Bains – Villeneuve (tous les jours), Vallorbe – Palézieux (tous les jours), Allaman – Villeneuve (tous les jours) et Morges – Palézieux (en semaine seulement).

Le service est toujours assuré par les rames réversibles NTN.

Quelques trains de renfort d'heure de pointe complètent cette offre en semaine. Il s'agit des trains accélérés Vallorbe – Lausanne, Payerne – Lausanne et St-Maurice – Lausanne.

1.3.3 RER Vaud – Concept 2010 intégralement en service – 1er mandat de planification

Les dix-neuf rames Flirt, modernes et performantes, introduites progressivement entre 2009 et 2011, permettent une importante amélioration de l'offre de transport sans développement de l'infrastructure. Grâce à leur engagement, les modifications suivantes ont pu être apportées :

- Depuis décembre 2010, la ligne RER3 s'arrête aussi à la halte de Burier (gymnase éponyme), permettant une desserte systématique toutes les demi-heures.
- Dès décembre 2011, la ligne RER4 a pu être prolongée de Morges à Allaman, offrant ainsi une desserte semi-horaire en semaine à Allaman, Etoy et Saint-Prex. Les haltes de

Denges-Echandens et Lonay-Préverenges sont desservies par la ligne RER3 qui circule tous les jours, ce qui a permis de supprimer le bus Renens – Morges qui circulait le samedi et le dimanche.

- La halte de Prilly-Malley, inaugurée le 29 juin 2012, est desservie trois fois par heure en semaine par les lignes RER1 (Yverdon – Villeneuve), RER3 (Allaman – Villeneuve) et RER4 (Allaman – Palézieux). Le week-end, seules les lignes RER1 et RER3 desservent ce point d'arrêt (cadence semi-horaire).
- Dès décembre 2012, la halte de Lonay-Préverenges n'est plus desservie par la ligne RER4, mais par la ligne RER3 offrant ainsi une desserte de ce point d'arrêt 7 jours sur 7.

Les rames Domino, qui sont en fait des navettes NTN modernisées (climatisation, information voyageurs, toilette en circuit fermé, voitures intermédiaires à plancher bas) restent utilisées sur les lignes RER11 (Yverdon), RER21 (Payerne) et RER31 (Train des Vignes).

A la fin de 2015, les trains RER sont prolongés d'Yverdon-les-Bains à Grandson offrant à cette dernière un service ferroviaire à la cadence à la demi-heure.

Enfin, en décembre 2017, l'offre est étoffée sur la ligne de la Broye avec une cadence à la demi-heure, en semaine, entre Payerne et Palézieux.

1.3.4 Evolution de l'offre du RER Vaud aux horizons 2021 – 2025 dans le cadre du projet Léman 2030

L'amélioration de l'offre du RER Vaud se fera de manière progressive dès la mise en service de la gare réaménagée de Cully en décembre 2020. Il sera alors possible de faire rebrousser, à Cully, les trains RER Vaud en provenance de Grandson. Cette mesure permettra simultanément de prolonger les trains en provenance de Vallorbe / La Vallée de Joux, cas échéant Allaman, jusqu'à Aigle. La capacité de transport sera également augmentée sur le tronçon le plus chargé entre Cossonay et Lausanne.

Le développement de cette offre est lié à l'achèvement des travaux suivants qui s'inscrivent dans le cadre du projet Léman 2030 :

- transformation de la gare de Renens avec notamment l'élargissement des quais, la construction d'un nouveau passage sous-voies et la construction de la passerelle " Rayon Vert " : les principaux travaux seront achevés à fin 2020,
- construction de la 4^{ème}voie entre Renens et Lausanne avec la réalisation d'un saut-de-mouton à Malley : ce dernier ouvrage en pont permettra de séparer les circulations des trains à destination de Berne de ceux à destination du Valais. Les travaux seront terminés à fin 2021 en relation avec la mise en service du nouveau poste d'enclenchement de Lausanne,
- nouveau poste d'enclenchement de Lausanne pilotant les circulations de trains en gare de Lausanne, les appareils de voies et les installations de sécurité de la gare : sa mise en service est prévue en avril 2021,
- zone de garage des trains de 400 m de long aux Paleyres, à l'est de la gare de Lausanne : la décision d'approbation des plans (DAP) a été rendue par l'Office fédéral des transports (OFT) : elle a toutefois fait l'objet de recours au Tribunal administratif fédéral (TAF). Une décision du TAF est attendue pour la fin de 2017. En cas de confirmation de la décision de l'OFT, les travaux pourront débuter en 2018 et s'achever à fin 2019. La mise en service de la zone réaménagée des Paleyres permettra de libérer la zone de garage des trains qui se trouve dans la tête ouest de la gare de Lausanne,
- gare de Lausanne et son interface avec les transports publics urbains et avec les cheminements piétonniers : la décision d'approbation des plans rendue par l'OFT est attendue au début de 2018.

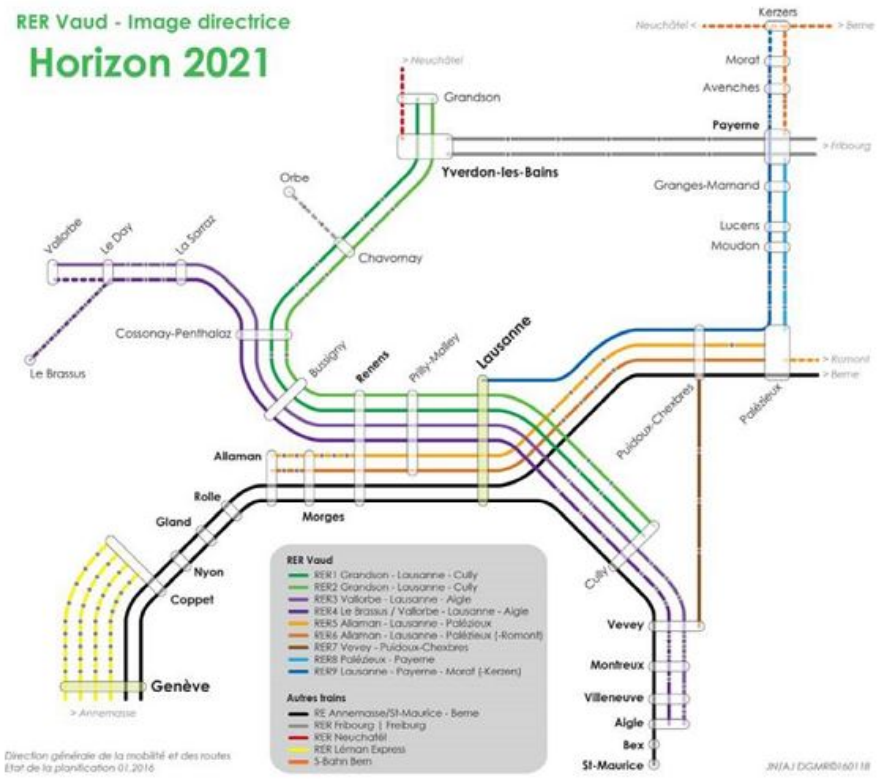
La planification actuelle des travaux prévoit la fin des travaux d'aménagement de quais élargis et de 420 m de long à la fin de 2025. Il sera alors possible d'utiliser à nouveau toutes les voies et tous les quais de la gare. En effet, durant les travaux, chaque quai sera successivement inaccessible aux voyageurs. La gare de Lausanne sera exploitée avec six voies à quai au lieu de huit voies, ce qui induit de très fortes contraintes d'exploitation. Malgré ces fortes contraintes, l'horaire en vigueur permet de maintenir durant les travaux l'ensemble des circulations des trains voyageurs et des trains marchandises et de mettre en place l'offre RER Vaud à l'horizon 2021.

Le rythme de cadencement des quatre trains par heure entre Cossonay et Cully sera progressivement amélioré en fonction de l'avancement des travaux d'aménagement des quais en gare de Lausanne.

A l'horizon 2021, dès la mise en service de la 4e voie Renens – Lausanne, le concept d'offre du RER Vaud sera le suivant :

- quatre trains RER par heure et par direction visant une cadence au quart d'heure : Cossonay-Penthalaz – Cully dont :
  - trains RER à la cadence à la demi-heure : ligne de Vallorbe – Lausanne – Aigle,
  - trains RER à la cadence à la demi-heure : Grandson – Lausanne – Cully,
- deux trains RER à la cadence à la demi-heure : Allaman – Lausanne – Palézieux.

Le schéma suivant présente l'image directrice de l'offre à l'horizon 2021 :

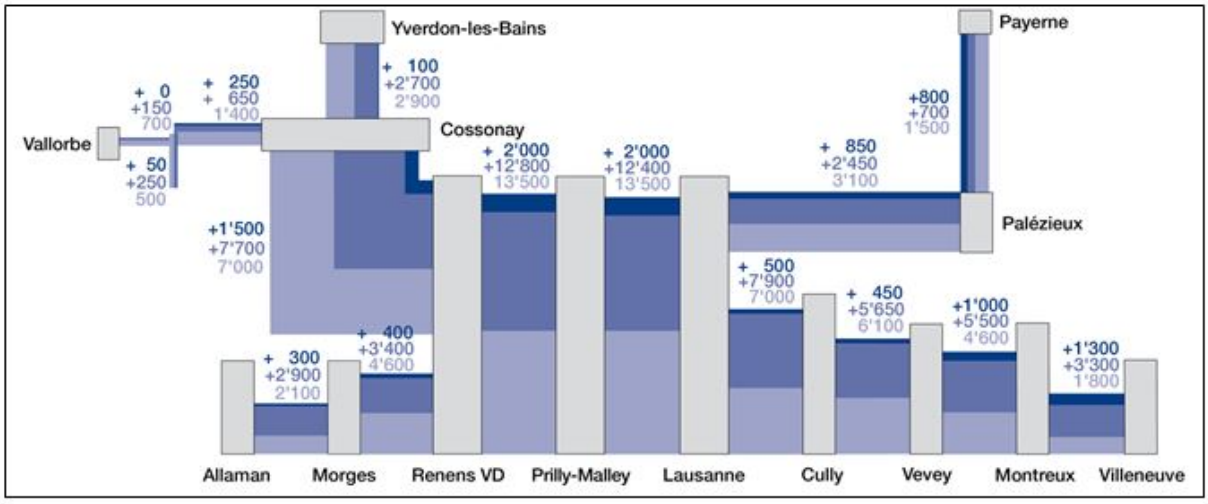


A l'horizon 2026, lorsque les travaux seront achevés en gare de Lausanne, une cadence stricte au quart d'heure pourra être offerte entre Cossonay-Penthalaz et Cully.

1.4 Croissance du trafic sur les lignes du RER Vaud

Le trafic enregistré en 2007 sur le RER Vaud avec 8.9 millions de voyageurs a poursuivi sa progression pour atteindre 14.7 millions de voyageurs en 2011. Durant cette période l'offre du RER Vaud a été étoffée avec l'introduction des nouvelles rames Flirt entre 2009 et 2011. D'ici à 2030, selon les prévisions, le nombre de voyageurs augmentera encore de 63% en moyenne sur le réseau RER Vaud pour atteindre près de 24 millions de voyageurs.

Le diagramme de charge, présenté ci-dessous, met en évidence la croissance de trafic prévue à l'horizon 2030 sur le RER Vaud. La barre avec un fond clair indique le nombre de voyageurs par jour en 2013. La barre avec un fond moyen présente la croissance de trafic à l'horizon 2030 sans modification de l'offre. Enfin, la barre foncée représente les effets induits par le développement de l'offre (source : CFF, Brochure " Réseau Express Régional Vaud ", mai 2012).



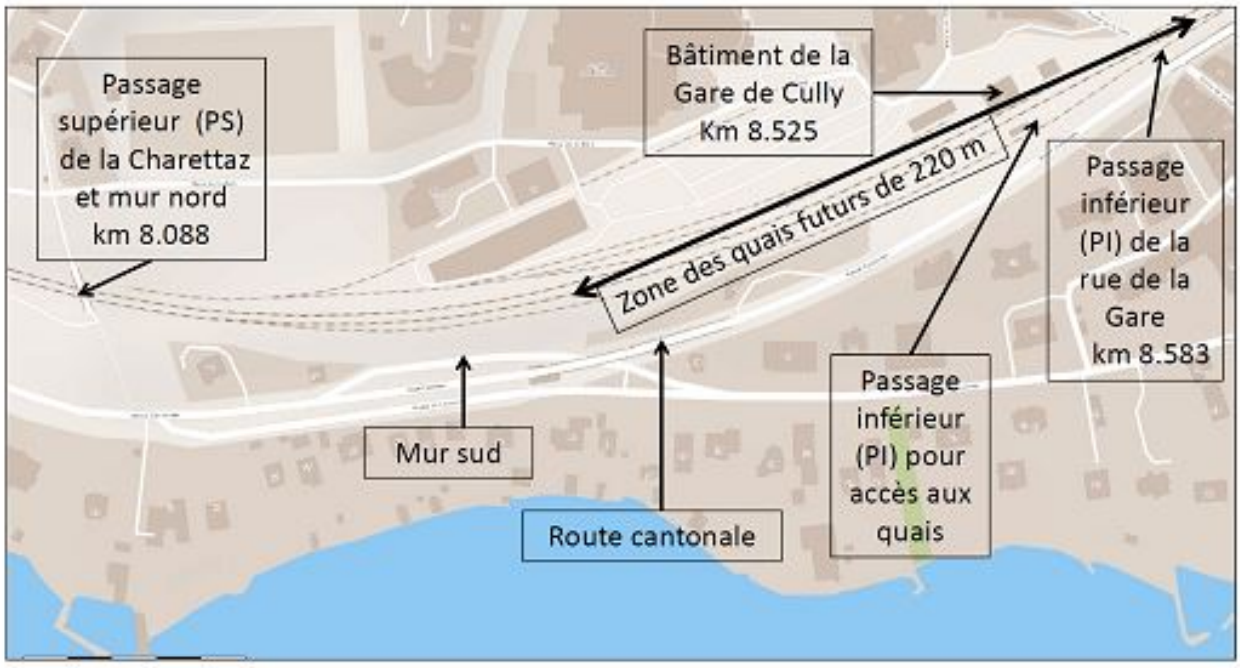
A l'horizon 2030, les prévisions du trafic journalier sont les suivantes pour les lignes du RER Vaud sur les branches principales :

- Malley – Renens : 28'300 voyageurs ; 13'500 voyageurs (2013) ; croissance : 110%
- Renens – Cossonay : 16'200 voyageurs ; 7'000 voyageurs (2013) ; croissance : 131 %
- Renens – Morges : 8'400 voyageurs ; 4'600 voyageurs (2013) ; croissance : 82 %
- Lausanne – Cully : 15'400 voyageurs ; 7'000 voyageurs (2013) ; croissance : 120 %
- Lausanne – Palézieux : 6'400 voyageurs ; 3'100 voyageurs (2013) ; croissance : 106 %

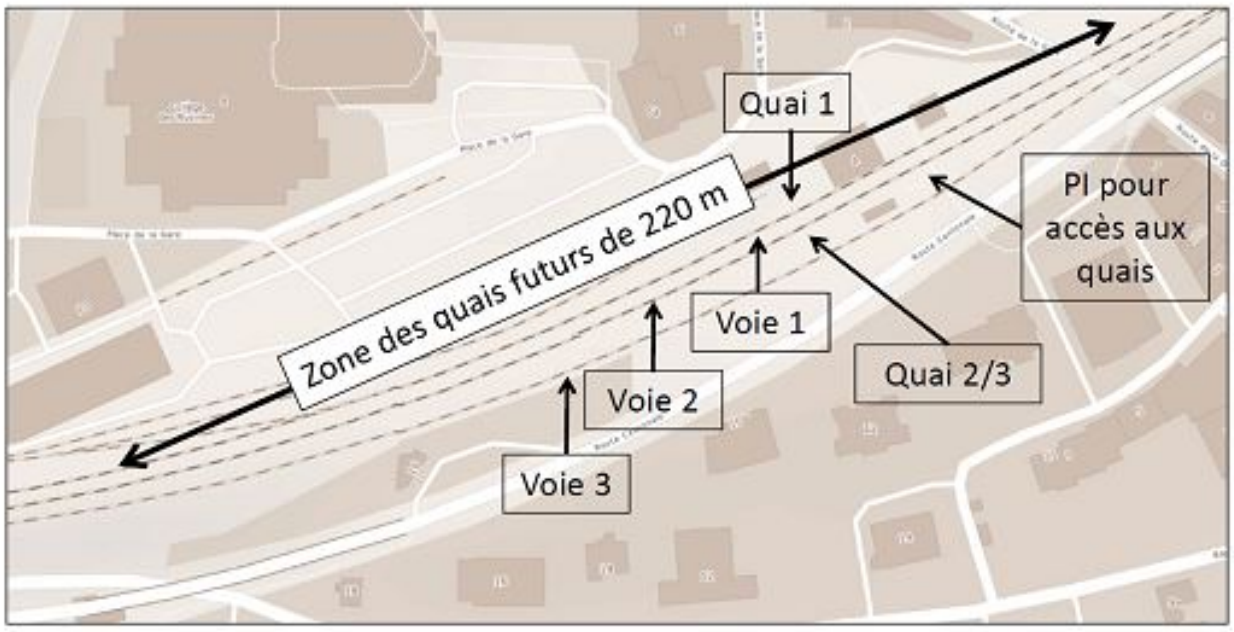
2 PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA GARE DE CULLY

2.1 Situation générale de la gare de Cully

La figure suivante présente la situation générale du projet de réaménagement de la gare de Cully (source du fond de carte : guichet cartographique de l'Etat de Vaud) :



La gare de Cully dispose actuellement de trois voies à quai. La voie 1, côté nord, dessert le quai 1 de 170 m de long. La voie 2, au centre, et la voie 3, côté lac, desservent le quai central 2/3 de 200 m de long (voir figure suivante).



Les voies 1 et 2 sont les deux voies principales, sur lesquelles circulent les trains voyageurs, dont les trains du RER Vaud qui s'arrêtent en gare de Cully, et les trains marchandises. La voie 3 sert

principalement de voie de réserve pour stationner des trains spéciaux ou pour d'éventuels dépassements de trains.

La hauteur actuelle des quais est d'environ 30 cm au-dessus du niveau du rail, ce qui ne correspond pas à la hauteur standard de 55 cm. Cette dernière hauteur permet un accès de plain-pied aux trains. Elle répond aux normes d'accès pour les personnes à mobilité réduite, mais de manière plus générale, facilite l'accès pour l'ensemble des usagers. La gare de Cully est située en courbe, ce qui peut accroître la difficulté de l'accès aux trains avec des voies en dévers.

L'image suivante présente la vue de la gare de Cully en direction de Vevey :

L'image suivante présente la vue de la gare de Cully en direction de Lausanne :

L’image suivante illustre la situation actuelle avec la vue sur l’entrée de la gare de Cully en direction de Vevey :

2.2 Présentation du projet de réaménagement de la gare de Cully

2.2.1 Concept d’exploitation futur et projet général

Le projet porte sur un périmètre d’une longueur de 1'465 m. Il débute au km 7.537 (signal d’entrée côté Lausanne) et se termine au km 9.002 (signal d’entrée côté Vevey).

Le projet de réaménagement prévoit le stationnement sur la voie centrale 2 du train du RER Vaud qui rebrousse en gare de Cully et dessert le quai 2/3. Les trains en direction de Vevey circuleront sur la voie 1, côté nord (les trains roulent à gauche en Suisse). Les trains du RER Vaud à destination d’Aigle desserviront ainsi le quai 1. Les trains en direction de Lausanne rouleront sur la voie 3, côté lac, dont les trains du RER Vaud en provenance d’Aigle. Ceux-ci desserviront ainsi le quai 2/3. Cette disposition présente l’avantage que tous les voyageurs qui se rendent en direction de Lausanne utilisent uniquement le quai 2/3, indépendamment de la ligne du RER Vaud qu’ils empruntent.

La vitesse maximale des trains sera de 120 km/h sur les voies 1 et 3.

Elle sera de 60 km/h sur la voie centrale 2, compte tenu du franchissement des appareils de voie, en voie déviée, en entrée et en sortie de gare.

2.2.2 Ouvrages d’art : ponts et structures

Passage supérieur de la Charettaz et mur nord

Le passage supérieur (PS) de la Charettaz permet au chemin de Charettaz (voir image ci-dessous) de franchir la voie Lausanne-Vevey au km 8.088. L’ouvrage actuel est un pont voûte en maçonnerie d’une portée de 12.7 m et d’une largeur de 3.60 m. Il date de la construction de la ligne en 1859. Il repose sur un grand mur de soutènement au nord et un petit mur de soutènement au sud.

Le mur de soutènement nord s’étend sur une longueur de 312 m, entre les km 7.862 et 8.174, avec une hauteur de 2.00 à 7.00 m.

L’image suivante illustre la situation du pont de la Charettaz avec une vue en direction de Vevey :

Le projet nécessite de corriger la géométrie des voies en courbe et de déplacer le mur de soutènement nord d’environ 7 m vers l’amont.

Le PS de la Charettaz sera remplacé par un nouveau tablier de 23 m de portée. Les éléments porteurs principaux sont les poutres de rive composées et soudées. Leur hauteur est de 1.59 m.

Le tablier a une largeur de 4.70 m. Sa largeur utile est de 3.30 m.

Le nouveau mur de soutènement nord, conservera une longueur de 312 m. Sa réalisation nécessite le terrassement du versant et la mise en place d’un soutènement provisoire à l’avancement par paroi gunitée ancrée.

Côté lac, il est prévu de rehausser le mur existant.

Ces murs feront l’objet d’un parement en pierres naturelles non taillées, assemblées avec un mortier bâtard dont les joints recouvreront partiellement les pierres.

Mur sud à l’aval de la gare

L’infrastructure ferroviaire est bordée, côté lac, par des talus entre le PS de la Charettaz et l’extrémité ouest du débouché routier de Cully en direction de Lausanne. Ces talus sont d’une hauteur variable, et comprennent ponctuellement certains murets de soutènement de faible hauteur ainsi que des escaliers en terre tenus par des planches de bois pour les déplacements verticaux d’un rang de vigne à l’autre.

En aval de la gare, lors de la construction de la route cantonale RC 780 de contournement du centre historique de Cully en 1954, l’aménagement du débouché routier de Cully en direction de Lausanne a nécessité la création d’un mur, au sud des voies, d’une longueur de près de 90 m pour retenir le terrain et l’infrastructure ferroviaire au haut du talus. Ce mur sud a une hauteur maximale de 3.45 m.

Dans le cadre du projet, un important ripage des voies est prévu à l’entrée de la gare, côté Lausanne. Ce ripage concerne la voie 1 au nord, mais également la voie 3 au sud en direction du lac. Le talus en amont du mur sud bordant le débouché routier de Cully doit ainsi être rechargé de près de 1.25 m en moyenne entre les km 8.15 et 8.35. Ce mur de soutènement sud doit ainsi être rehaussé.

La solution retenue est de réaliser un nouveau mur de type " mur poids " derrière le mur existant pour reprendre la part supplémentaire de poussée induite par le rehaussement du talus.

Passage inférieur de la rue de la Gare

La ligne Lausanne – Brigue coupe la rue de la Gare à Cully au km 8.583. Cette rue, située en contrebas des rails, permet de relier le nord de la gare aux quartiers au sud de Cully. Il s’agit de la seule route raccordant le nord et le sud de la localité. Ce passage inférieur routier est constitué de deux ponts

distincts :

- un pont-rail à simple voie, qui supporte le passage des trains sur la voie 1 ainsi que le quai 1, au nord ;
- un pont-rail à double voie, qui supporte le passage des trains sur les voies 2 et 3, au sud.

Ces deux ouvrages ont une portée similaire, proche des 12.50 m. Ils se situent à côté du pont de la route cantonale RC 780.

Dans le secteur de la rue de la Gare, le projet nécessite un ripage des voies vers le nord de 37 cm, compte tenu des contraintes géométriques.

Seul le pont-rail à simple voie, qui supporte le passage des trains sur la voie 1 ainsi que le quai 1, est à reconstruire. La solution retenue prévoit de réaliser un tablier mince avec des poutrelles afin de conserver le gabarit routier actuel sous l'ouvrage (hauteur minimale de 4.2 m sous ouvrage) et de respecter l'épaisseur minimale de ballast.

Pont routier de la route cantonale RC 780

Des adaptations ponctuelles devront être réalisées sur la bordure nord du pont de la route cantonale RC 780 à la sortie de la gare de Cully, côté Vevey, sur une longueur d'environ 70 m entre les km 8.608 et 8.679, notamment pour libérer le gabarit nécessaire à l'implantation de mâts de la ligne de contact, fondés sur le sol.

Accès aux trains à la gare de Cully, rampes et passages sous-voies

Le réaménagement de la gare prévoit de rendre la gare conforme aux normes fixées pour les personnes à mobilité réduite :

- les quais auront une hauteur de 55 cm au-dessus du niveau des rails,
- une rampe de 12% de pente et des escaliers, recouverts d'une marquise, seront aménagés au nord de la gare, pour accéder au PI voyageurs depuis la place de la Gare. Ils seront aménagés dans l'emprise du bâtiment-voyageurs qui sera démoli. Ce bâtiment ne présente pas d'intérêt patrimonial. Cette solution permet de libérer le plus d'espace possible sur la place de la gare compte tenu du programme urbanistique développé par la commune de Bourg-en-Lavaux dans cette zone d'anciens dépôts. Le projet permettra également à la commune de réaliser à terme une liaison à niveau sous la place de la Gare, entre le PI voyageurs et la rue de la Gare,
- une rampe de 12% de pente du côté de Lausanne et un escalier du côté de Vevey pour desservir le quai central 2/3. Ces liaisons verticales seront abritées par une marquise.

L'intégration de ces ouvrages dans le site classé de Lavaux, notamment les murs de soutènement et le pont de la Charettaz, a fait l'objet d'études approfondies en concertation avec la Commission consultative de Lavaux. La commission a donné un préavis positif sur le projet final. Celui-ci a tenu compte des recommandations de la commission, basées sur le " Guide paysage " adopté en 2016, formulées lors de la présentation de premières propositions.

2.2.3 Technique ferroviaire

Le projet prévoit le remplacement complet des voies et des appareils de voies dans le périmètre du projet sur une longueur de plus d'un kilomètre.

De même, les installations pour la traction électriques seront remplacées avec de nouveaux mâts et de nouvelles lignes de contact, compte tenu de la nouvelle géométrie des voies.

Des adaptations seront également apportées aux installations de sécurité.

2.3 Planning général de réalisation et service de substitution par autobus

L'installation principale du chantier sera située dans la zone située au nord des voies.

Les jalons principaux du planning de la réalisation du projet sont les suivants :

- début des travaux : novembre 2018,
- exploitation de la gare à simple voie sur la voie 3 pour permettre le renouvellement des voies 1 et 2 ainsi que l'aménagement des quais 1 et 2 : selon la planification actuelle, en mars 2020 durant environ un mois. Les trains du RER Vaud ne pourront pas s'arrêter à Cully durant cette période. Les CFF doivent maintenir en traversée de gare, la circulation de tous les trains de la ligne du Simplon sur cette section de ligne, mise à simple voie. Un service de bus assurera durant cette période la desserte de Cully,
- mise en service commerciale de la gare : décembre 2020,
- fin des travaux de finition : juin 2021.

2.4 Devis du projet de réaménagement de la gare de Cully

Le devis du projet, y compris les phases d'étude de projet, déjà financées par le canton, se présente comme suit (base des prix : 1 mars 2017) :

Montants HT	Montants HT	Phases déjà financées par crédits d'étude	Solde à financer dans phase d'exécution
Etudes d'avant-projet	830'000	830'000	
Etudes du projet d'ouvrage et procédure d'approbation des plans	2'600'000	2'600'000	
Etudes d'appel d'offres travaux et exécution	3'370'000		3'370'000
Acquisition de terrains et de droits	230'000		230'000
Génie civil des quais et marquises	3'820'000		3'820'000
Génie civil : murs de soutènement, ponts, rampes et passage inférieur	17'770'000		17'770'000
Voie ferrée	14'590'000		14'590'000
Courant de traction : ligne de contact	7'700'000		7'700'000
Installations de sécurité, câbles et télécommunications	5'660'000		5'660'000
Total CHF HT	**56'570'000**	**3'430'000**	**53'140'000**

Les études d'avant-projet ont été financées par le canton dans le cadre du crédit de CHF 4'920'000 alloué par décret du Grand Conseil du 13 février 2007 pour l'étude de la première étape du développement d'un Réseau express régional vaudois, notamment par l'aménagement de la halte ferroviaire à Prilly-Malley.

Les études du projet d'ouvrage et de procédure d'approbation des plans sont prises en charge par le canton dans le cadre du crédit de CHF 14'500'000 alloué par décret du Grand Conseil du 9 septembre 2014 pour financer les études des infrastructures nécessaires à la 2^{e}étape de développement du RER Vaud.

L’OFT détermine le renchérissement précontractuel selon l’indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF). En effet, la base de référence des prix pour les crédits fédéraux est le mois d’octobre 2005. L’indice IRF mesure les variations de prix entre la date de l’allocation du crédit et celle du calcul du prix de l’offre. Ensuite, on tient compte du renchérissement lié au contrat, convenu dans celui-ci (source : feuille information OFT du 17.11.2016).

Au 1 mars 2017, l’indice IRF était de 131.1. La base des coûts de référence des crédits fédéraux pour les projets d’agglomération est d’octobre 2005 avec un indice IRF de 116.5.

Rapporté à la base des prix d’octobre 2005, le devis du projet s’élève ainsi à CHF 50'270'000, alors que le coût de référence du projet retenu dans l’arrêté fédéral du 21 septembre 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d’agglomération à partir de 2011 s’élève pour cette mesure concernant le développement du RER Vaud à CHF 56'010'000 en base des prix d’octobre 2005.

L’arrêté fédéral du 21 septembre 2010 prévoit un taux de contribution de 40% pour les projets de l’agglomération Lausanne-Morges. Pour la mesure concernant le développement du RER Vaud, un montant maximum de CHF 22'400'000 est accordé sur la base des prix d’octobre 2005 (indice IRF de 116.5), soit un montant de CHF 25'210'000 sur la base des prix de mars 2017 (indice IRF de 131.1).

2.5 Répartition du financement entre la Confédération et le Canton

La répartition du budget est la suivante (base des prix : mars 2017) :

Répartition du financement entre la Confédération et le canton (HT)	**Part**	**Total**	**dont Subvention à fonds perdus (HT)**	**dont Prêt cond. remb. (HT)**
Répartion non activable / activable			15.00%	85.00%
Total		56'570'000	8'485'500	48'084'500
Part Confédération	40.00%	22'628'000	3'394'200	19'233'800
Part Canton	60.00%	33'942'000	5'091'300	28'850'700
Phases déjà financées par crédits d'étude du Canton accordées par subventions à fonds perdus			-3'430'000	
Part nette Canton HT pour subvention à fonds perdus			1'661'300	
Part nette Canton TTC (yc TVA : 6.8%) pour subvention à fonds perdus			1'774'268	
Part nette Canton TTC (yc TVA : 6.8%) pour subvention à fonds perdus (arrondi)			**1'800'000**	
Part canton pour prêt conditionnellement remboursable (arrondi)				**28'900'000**

La subvention à fonds perdus du canton s’élève ainsi à CHF 1'800'000, après déduction des coûts d’étude déjà financés par le canton,**alors que le prêt conditionnellement remboursable du canton est de CHF 28'900'000.**

La part activable des coûts, respectivement la part non-activable des coûts, est déterminée sur la base des règles de la comptabilité des chemins de fer figurant dans l'Ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221).

Les coûts activables sont financés par des prêts conditionnellement remboursables.

Les coûts non-activables sont financés par des subventions à fonds perdus. Ces coûts correspondent, par exemple, aux frais des études d'avant-projet, aux frais généraux des CFF imputables au projet, aux frais de démolitions, aux frais pour la protection des chantiers (notamment en relation avec la circulation des trains à proximité) ou aux frais de services de bus de remplacement. Ces coûts non-activables ne peuvent pas bénéficier de la récupération de l'impôt préalable. Par ailleurs, les prestations propres des CFF liées ne sont pas soumises à la réduction de la déduction de l'impôt préalable. La proportion moyenne des prestations propres CFF sur l'ensemble d'un ouvrage est estimée à 15% du volume d'investissement, seuls 85% des coûts sont soumis à la réduction de la déduction de l'impôt préalable. L'Administration fédérale des contributions a donc accordé aux CFF un taux forfaitaire de réduction de la déduction de l'impôt préalable de 6.8% (85% du taux TVA de 8%) dès le 01.01.2011 pour les contributions à fonds perdus en ce qui concerne les financements particuliers de projets à l'investissement.

Le taux forfaitaire de TVA de 6.8% est pris en compte dans les calculs, quand bien même ce taux baissera à 6.6% environ dès le 1 janvier 2018. En effet, une part importante des prestations d'études effectuées avant la fin de 2017 correspond à des coûts non-activables pour lesquelles le taux de 6.8% a été appliqué.

3 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le projet sera réalisé sous la responsabilité des CFF.

Le versement de la subvention du canton et du prêt conditionnellement remboursable sera formalisé dans une convention de financement passée entre la Confédération suisse, représentée par l'OFT, le canton de Vaud, représenté par Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), et les CFF.

Cette convention de financement est destinée à mettre en œuvre les mesures du programme d'agglomération Lausanne-Morges, fixées dans la " convention de prestations entre la Confédération suisse et le canton de Vaud concernant le projet d'agglomération Lausanne-Morges, partie transport et urbanisation " signée en 2010.

La législation sur les marchés publics est applicable.

Une structure de suivi de projet sera mise en place entre le DIRH et les représentants des CFF, avec l'élaboration d'un rapport trimestriel succinct permettant de disposer d'une information régulière sur l'avancement des travaux au cours du trimestre écoulé, sur la planification pour le trimestre en cours, sur le respect du calendrier et sur le suivi de la prévision des coûts finaux en distinguant, le cas échéant, le montant des renchérissements. Une fois par an, les CFF établiront un rapport d'étape au 31 décembre, structuré selon la directive de l'OFT sur le controlling de l'OFT, projets d'agglomération.

La convention précisera les modalités de décision concernant d'éventuelles modifications de projet et leur financement ainsi que sur les mutations entre positions du devis.

4 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

4.1 Conséquences sur les comptes de bilan de l'Etat

4.1.1 Conséquences de la contribution à fonds perdus sur le budget d'investissement

Objet EOTP : I.000586.01 – Crédit invest. – CFF rebroussement Cully

Le tableau suivant présente l'échéancier des besoins de fonds :

Intitulé (en milliers de francs)	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total 2018-2022
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	0	1'500	300	0	0	1'800
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	1'500	300	0	0	1'800
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	0	1'500	300	0	0	1'800
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à charge de l'Etat	**0**	**1'500**	**300**	**0**	**0**	**1'800**

L'EOTP I.000586.01 est prévu au budget 2018 et au plan 2019-2022 avec les montants suivants :

- 2018 : CHF 0
- 2019 : CHF 1'500'000
- 2020 : CHF 1'500'000
- 2021 : CHF 1'500'000
- 2022 : CHF 0

La planification sera adaptée lors de la prochaine révision de TCA, dans la limite de l'enveloppe octroyée.

Le montant à charge de l'Etat sera financé au moyen des revenus du préfinancement de projets d'infrastructure de transports d'un montant de 325 millions. Le Conseil d'Etat en avait décidé le principe en août 2011. Ce montant s'inscrit dans l'enveloppe de 500 millions de francs qui a pu être dégagée aux 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. Il provient de l'excédent financier du montant qui avait été initialement prévu pour la contribution du canton à la péréquation fédérale (RPT).

4.1.2 Conséquences du prêt conditionnellement remboursable sur le bilan de l'Etat

Le tableau suivant présente l'échéancier des besoins de fonds :

Intitulé (en milliers de francs)	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total 2018-2022
Libération du prêt conditionnellement remboursable	0	10'800	10'800	7'300	0	**28'900**

Le montant à charge de l'Etat sera également financé au moyen des revenus du préfinancement de projets d'infrastructure de transports d'un montant de 325 millions.

4.2 Amortissement annuel de la subvention à fonds perdus

La subvention de CHF 1'800'000.- est à amortir en 25 ans.

Le montant d'amortissement annuel représente ainsi la somme de CHF 72'000.-

En application de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP), les communes ne contribuent pas directement aux investissements. Mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales.

Les amortissements annuels sont répartis comme suit :

Amortissements de la subvention à fonds perdus	Montant	Durée en années	Montant annuel
Montant :	1'800'000	25	**72'000**
Part de l'Etat : 70%	1'260'000	25	**50'400**
Part des communes : 30%	540'000	25	**21'600**

La contribution des communes est imputée au compte 4632000000 : " subventions des communes et des syndicats intercommunaux ".

4.3 Charges d'intérêt

4.3.1 Charges d'intérêt de la subvention à fonds perdus

La charge nette théorique d'intérêts (4%) représente le montant annuel de :

$$\frac{\text{CHF } 1'800'000 \times 4.0 \times 0.55}{100} = \text{CHF } 39'600.-$$

La charge théorique d'intérêt est répartie comme suit :

Charge d'intérêt de la subvention à fonds perdus	Montant	taux intérêt théorique	Montant annuel
Montant :	1'800'000	4%	**39'600**
Part de l'Etat : 70%	1'260'000	4%	**27'720**
Part des communes : 30%	540'000	4%	**11'880**

La contribution des communes est imputée au compte 4632000000 : " subventions des communes et des syndicats intercommunaux ".

4.3.2 Charges d'intérêt du prêt conditionnellement remboursable

La charge nette théorique d'intérêts (4%) représente le montant annuel de :

$$\frac{\text{CHF } 28'900'000 \times 4.0 \times 0.55}{100} = \text{CHF } 635'800.-$$

La charge théorique d'intérêt est répartie comme suit :

Charge d'intérêt du prêt conditionnellement remboursable	Montant	taux intérêt théorique	Montant annuel
Montant :	28'900'000	4%	**635'800**
Part de l'Etat : 70%	20'230'000	4%	**445'060**
Part des communes : 30%	8'670'000	4%	**190'740**

La contribution des communes est imputée au compte 4632000000 : " subventions des communes et des syndicats intercommunaux ".

4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret n'a pas d'effet sur l'effectif existant du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) et de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

4.5.1 Correctif d'actif lié au prêt conditionnellement remboursable

Le correctif d'actif lié au prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 est constitué durant la période de 40 ans.

Ce taux correspond au taux d'amortissement moyen selon l'annexe à l'Ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises, notamment :

- tunnels et ouvrages de génie civil : 50 à 100 ans
- voie ferrée, installations de traction électrique : 25 à 33 ans
- installations de sécurité : 20 à 25 ans

Le montant annuel représente ainsi la somme de CHF 722'500.-.

Ce montant est réparti comme suit entre l'Etat et les communes :

Correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable	Montant	Durée en années	Montant annuel
Montant :	28'900'000	40	**722'500**
Part de l'Etat : 70%	20'230'000	40	**505'750**
Part des communes : 30%	8'670'000	40	**216'750**

4.5.2 Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements

Après déduction de la part à charge des communes de 30%, la part nette de la subvention à fonds perdus à charge de l'Etat de CHF 1'260'000 (70% de CHF 1'800'000) et celle du prêt conditionnellement remboursable à charge de l'Etat de CHF 20'230'000 (70% de CHF 28'900'000) seront financées au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements (voir chapitre 4.1 ci-dessus). Le total net des contributions de l'Etat s'élève ainsi à CHF 21'490'000.

Le tableau suivant présente le total annuel des revenus supplémentaires des préfinancements :

Part de l'Etat aux amortissements de la subvention à fonds perdus	50'400
Part de l'Etat au correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable	505'750
Total des revenus supplémentaires	**556'150**

La recette correspondante est imputée dans le tableau récapitulatif du paragraphe 4.16 sous la rubrique des "revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements ".

4.6 Conséquences sur les communes

En application de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, RS 740.21), les communes du bassin de transport concerné (Bassin 5 : Lausanne-Echallens-Oron) ne contribuent pas directement aux investissements. En revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales. La contribution des communes est répartie entre les communes selon la population et la qualité de desserte.

La part des communes correspond à une recette pour l'Etat qui figure au compte 4632000000 : " subventions des communes et des syndicats intercommunaux ". La part des communes aux intérêts est déterminée selon le montant effectivement libéré par l'Etat à la fin de l'année précédente. Elle est fixée selon le taux d'intérêt effectif moyen de la dette de l'Etat. Le présent calcul est effectué avec le taux de 4%.

Les conséquences financières annuelles sont ainsi les suivantes pour les communes :

Intitulé	
Charges d'intérêt de la subvention	39'600
Charges d'intérêt du prêt conditionnellement remboursable	635'800
Amortissements de la subvention à fonds perdus	72'000
Correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable	722'500
Total des charges financières	**1'469'900**
Part des communes aux intérêts de la subvention (30%)	11'880
Part des communes aux intérêts du prêt conditionnellement remboursable (30%)	190'740
Part des communes aux amortissments (30%)	21'600
Part des communes au correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable(30%)	216'750
Part des communes aux charges financières (30%)	**440'970**

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

Le développement du RER Vaud, que permettra le réaménagement de la gare de Cully, contribuera à la protection de l'environnement et à l'économie d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur des transports publics.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement. Un soin particulier a été apporté à l'intégration des murs et des ouvrages d'art en concertation avec la Commission consultative de Lavaux. Ces murs feront l'objet d'un parement en pierres naturelles non taillées, assemblées avec un mortier bâtard dont les joints recouvreront partiellement les pierres selon les recommandations du " Guide paysage " adopté en 2016.

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

4.8.1 Programme de législature 2017- 2022

Le développement de l'offre du RER Vaud fait partie des mesures du programme de législature 2017 – 2022, présenté le 1er novembre 2017 par le Conseil d'Etat.

La mesure 2.8 porte sur la mobilité et vise à :

– " *Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité.*"

Le développement du RER Vaud fait partie des actions prévues dans le domaine de la mobilité :

– " *Améliorer substantiellement l'offre des transports publics en augmentant les cadences des lignes régionales de transport public, tant sur le RER Vaud que sur les lignes de bus ou celles des chemins de fer privés, ainsi qu'en réalisant les axes forts de transport public urbain (tram, métro m3, développement du métro m2, bus à haut niveau de service) de l'agglomération*

Lausanne-Morges. "

4.8.2 Plan directeur cantonal (voir aussi chapitre 1.2.1)

Le développement du RER Vaud figure dans la mesure A21 " Infrastructures de transports publics " de la stratégie " Coordonner mobilité, urbanisation et environnement " du Plan directeur cantonal (PDCn) en vigueur dès le 1er janvier 2016 (pp 64 à 75). La mesure se décline comme suit :

" *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*".

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

…

– adaptation des gares : Cully … (RER Vaud) ;"

Ce texte, en encadré gris, a force obligatoire pour les autorités.

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

Le projet de décret est conforme à la loi sur les subventions et à la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP). Cette loi décline les modalités applicables aux entreprises de transport public découlant de la loi sur les subventions.

Le taux de la TVA de 6.8% est applicable pour la subvention à fonds perdus allouée aux CFF (voir chapitre 2.5).

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

La détermination du caractère nouveau ou lié des contributions pour le projet de réaménagement de la gare de Cully implique un examen sous l'angle de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD, du projet d'investissement envisagé.

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.

L'octroi des contributions pour le projet de réaménagement de la gare de Cully 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 citées de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) et sur les mesures figurant dans le Plan directeur cantonal (PDCn, "cadre gris").

Le principe de telles contributions étatiques et la forme proposée sont prévus respectivement à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 et à l'article 9 de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP).

Principe de la dépense : Réponse à la croissance du trafic (1), mise en œuvre du plan des mesures OPair (2) et mise en oeuvre du plan directeur cantonal (3) :

(1) Croissance du trafic :

Le développement du RER Vaud avec le réaménagement de la gare de Cully répond à la croissance du

trafic de ce réseau express régional. Le chapitre 1.4 a mis en évidence la croissance du trafic attendue d'ici à 2030. A cet horizon 2030, ce trafic devrait doubler.

(2) Mise en œuvre du plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne - Morges:

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).

Cette action est déclinée dans la mesure MO-17 " Amélioration de l'offre des transports publics – liaisons régionales et interrégionales " (page 36 du catalogue des mesures) :

" ***a) Développement du REV***

La planification actuelle s'oriente vers une articulation du réseau REV autour des axes Yverdon/Vallorbe-Payerne et Allaman-Villeneuve. La nouvelle offre concernera directement le périmètre du plan des mesures, où la cadence des convois variera de 15 à 30 min. L'offre REV évoluera selon des étapes dont l'horizon reste à définir, calquées sur celles intervenant sur le réseau "Grandes Lignes". La qualité de service recherchée ne pourra cependant pas être assurée sans la réalisation de voies supplémentaires sur certains tronçons. Ces infrastructures nouvelles constituant l'enjeu principal de la politique cantonale de développement du REV, il s'agit d'entreprendre toutes les démarches nécessaires à leur concrétisation la plus rapide possible. Le cas échéant, des solutions transitoires basées sur un nouveau matériel roulant pourraient être adoptées. […]

Objectif principal*: développer les transports publics par chemin de fer.*

Effet attendu *: augmentation de la part des déplacements effectués en transports publics en augmentant les prestations offertes par ces derniers. Nombre de voyageurs transportés par les CFF et les TP régionaux. Part modale CFF et TP en général.*

Programmes, délais, modalités :[…]

-> 2020 : Etapes successives d'amélioration de l'offre REV, à calquer sur les modifications intervenant sur l'offre "Grandes Lignes" ".

(3) Mise en œuvre du plan directeur cantonal (voir chapitres 1.2.1 et 4.8.2) :

Le développement du RER Vaud figure dans la mesure A21 " Infrastructures de transports publics " de la stratégie " Coordonner mobilité, urbanisation et environnement " du Plan directeur cantonal (PDCn) en vigueur dès le 1er janvier 2016 (pp 64 à 75). La mesure se décline comme suit :

" *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*".

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

…

– adaptation des gares : Cully … (RER Vaud) ;"

Ce texte, en encadré gris, a force obligatoire pour les autorités.

Quotité de la dépense

L'engagement ne contient qu'une dépense indispensable au réaménagement de la gare de Cully.

Moment de la dépense

La dépense ne peut pas être différée dans le temps compte tenu de la nécessité de développer l'offre du RER Vaud à l'horizon 2021.

Conclusion

Le crédit d'investissement comporte des dépenses qui sont considérées comme liées.

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 visé.

Le montant net des contributions à charge de l'Etat de CHF 21'490'000 sera au surplus financé au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de 325 millions que le Conseil d'Etat a décidé en août 2011 de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport.

4.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Ce projet de décret n'a pas d'incidences.

4.12 Incidences informatiques

Ce projet de décret n'a pas d'incidences.

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

Ce projet de décret n'a pas d'incidences.

4.14 Simplifications administratives

Ce projet de décret n'a pas d'incidences.

4.15 Protection des données

Ce projet de décret n'a pas d'incidences.

4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences financières sur le budget de fonctionnement de l'Etat (en milliers de francs) :

Intitulé (en milliers de francs)	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	-	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Charge d'intérêt	-	675.4	675.4	675.4	675.4	2701.6
Amortissement	-	72.0	72.0	72.0	72.0	288.0
Correctif d'actif		722.5	722.5	722.5	722.5	2890.0
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires	-	-	-	-	-	-
Total augmentation des charges	-	**1'469.9**	**1'469.9**	**1'469.9**	**1'469.9**	**5'879.6**
Diminution de charges	-	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires : part des communes aux intérêts (30%)	-	202.6	202.6	202.6	202.6	810.4
Revenus supplémentaires : part des communes aux amortissements (30%)	-	21.6	21.6	21.6	21.6	86.4
Revenus supplémentaires : part des communes au correctif d'actif (30%)	-	216.8	216.8	216.8	216.8	867.2
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	-	556.2	556.2	556.2	556.2	2'224.8
Total diminution des charges	-	**997.2**	**997.2**	**997.2**	**997.2**	**3'988.8**
Total net	-	**472.7**	**472.7**	**472.7**	**472.7**	**1'890.8**

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 :

PROJET DE DÉCRET
accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'800'000 pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et un prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 aux CFF concernant la participation cantonale au réaménagement de la gare de Cully pour permettre le rebroussement des trains du RER Vaud

du 31 janvier 2018

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990,
vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décrète

Art. 1

[1] Un crédit d'investissement de CHF 1'800'000 est accordé au Conseil d'Etat pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et un prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 est accordé aux CFF concernant la participation cantonale au réaménagement de la gare de Cully pour permettre le rebroussement des trains du RER Vaud.

Art. 2

[1] La contribution à fonds perdus de CHF 1'800'000 sera prélevée sur le compte *Dépenses d'investissements* et amorti en 25 ans.

Art. 3

[1] Le prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 fera l'objet d'un correctif d'actif qui sera constitué durant 40 ans.

Art. 4

[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 31 janvier 2018.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MAI 2018 **RC-52**

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'800'000 pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et un prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 aux CFF concernant la participation cantonale au réaménagement de la gare de Cully pour permettre le rebroussement des trains du RER Vaud

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 15 mars 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze et Circé Fuchs, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Maurice Neyroud (qui remplace Pierre Volet), Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Pierre Volet et Alexandre Rydlo étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructure (DGMR), Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département présente ce projet de décret qui est un des derniers de ce type. Jusqu'à présent, les projets d'agglomération dépendaient du fonds d'infrastructure, qui prévoyait des mesures d'accessibilité entre les différents pôles d'agglomérations. Les mesures du RER vaudois pouvaient aspirer à un financement de la Confédération au titre d'infrastructure des agglomérations. Depuis le vote du peuple concernant la constitution du FAIF, tous les projets ferroviaires sont financés par celui-ci. Les projets d'agglomérations et les routes nationales sont financés par FORTA. Ces deux fonds ont chacun leur propre source d'alimentation.

Ce projet de la gare de Cully sert à intensifier les cadences du RER vaudois sur l'ensemble du territoire. Cette gare de rebroussement à un impact sur un territoire allant de la Vallée de Joux à Aigle. Ce projet fait partie du volet de première génération du projet d'agglomération de 2007, pour lequel le Parlement fédéral a libéré les crédits en 2011. Le financement cantonal complète celui de la confédération directement pour le projet. Le mode de financement du FAIF est différent, avec un financement fédéral, moyennant une participation cantonale de CHF 30 mio du canton par année. Cet objet est encore particulier car il est préfinancé au travers des CHF 325 mio provisionnés par le canton pour le fonds de péréquation intercantonal. En vertu des règles de financement fédérales pour ce projet de RER, soutenu et avalisé par l'OFT, l'octroi d'un investissement de CHF 1.8 mio correspond à la contribution cantonale, à côté de la contribution fédérale. Le prêt de CHF 28.9 mio conditionnellement remboursable aux CFF concerne la part de réaménagent de la gare de Cully. Cette gare doit être réaménagée pour utiliser l'espace supplémentaire afin de faire rouler plus de trains entre Cully et Cossonay, voire La Sarraz. L'objectif est d'avoir un RER à la fréquence au quart d'heure sur le réseau, avec des trains venant de Grandson, Vallorbe et Allaman, jusqu'à Aigle. Cet espace permet d'injecter des trains dans tout le système vaudois pour atteindre l'objectif de doublement des capacités sur l'ensemble du RER. Sur le plan technique, le projet est complexe et a nécessité du temps au niveau de la planification. Les murs de la commune de Bourg-en-Lavaux sont protégés et ont

nécessité des expertises, notamment celle de la Commission Intercommunale de Lavaux, qui a accompagné le DIRH dans ce projet pour attester de la conformité de la protection du patrimoine dans cet espace. La géométrie des voies ferroviaire devra être corrigée, un mur de soutènement au nord de la gare devra être déplacé. Un passage supérieur et un autre, inférieur, devront être créés. Il faudra adapter tout ce qui est située autour de la gare, notamment le pont routier sur la route cantonale RC780, réaliser les accès sur les quais pour permettre l'arrivée de trains plus longs, à 220m, rehausser les quais et les mettre en conformité avec la LHand, adapter la tringlerie technique autour des mâts et des lignes de contact, des aiguillages, des enclenchements, etc. Il est prévu que ce projet se réalise le plus rapidement possible, idéalement avant la fin des travaux de la gare de Lausanne. Avec simultanément les restrictions de voies et l'extensification du trafic sur le réseau RER, la cadence initiale ne permettra pas d'avoir un train toutes les 15 minutes, mais en rafale. Ces trains entreront en fonction malgré tout, car cela permet de doubler la capacité, sur des secteurs très encombrés, comme par exemple la ligne du pied du Jura.
Les aspects techniques du projet sont présentés. Celui-ci prévoit de corriger la courbe des voies existantes du côté lac et du côté montagne pour élargir et permettre une vitesse de 130 km/h. Il s'agit aussi d'introduire une voie 2 plus rapide, pour que le RER, qui aura son terminus à Cully, soit toujours au centre du dispositif. Le reste de la fonctionnalité demeure et tous les trains peuvent être envoyés sur cette voie 2. L'ensemble du mur de soutènement doit également être renforcé et repoussé, ce qui complique les travaux. Au niveau des bâtiments voyageurs, une partie de la gare sera déplacée en direction de Vevey pour avoir des quais à la bonne longueur et éviter une courbure trop importante. Les passages supérieurs seront rénovés et restructurés.
La complexité du contexte de cette gare est soulignée. A contrario, quant au modèle de gare, celui-ci est idéal, optimal en matière de circulation, permettant d'éviter les croisements de trains.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Le projet est situé dans le périmètre de Lavaux. Quelles sont les problèmes qui se sont posés ?

Il y a eu un certain nombre de difficultés techniques à résoudre avec de nombreuses variantes. La commission Intercommunale de Lavaux a été proactive dans la recherche de solutions, notamment concernant le mur de soutènement. La solution élaborée est compatible en termes d'intégration paysagère et avec la sécurité des installations ferroviaires.

Pourquoi avoir choisi Cully et non pas Vevey ? Un commissaire regrette que ce ne soit pas possible de croiser à Vevey.

Ceci est dû à la logique de croisement des trains et à la mécanique de l'horaire. Le point de croisement est situé à Cully dans ce cas. La question a été la même lorsqu'il s'est agi de faire croiser les trains à Lucens et non à Moudon. Il est insisté aussi sur la nécessité d'avoir des voies de dépassement pour permettre aux grandes lignes de dépasser les RER.
Au niveau de la desserte, Vevey est plus important, avec une desserte grande ligne, avec des interregio, des regio express et le RER. Le doublement des cadences concerne aussi les grandes gares. Cully va bénéficier d'une cadence doublée du RER en raison des croisements. C'est une opportunité technique pour Bourg-en-Lavaux, avec une augmentation de la desserte. Le schéma de desserte figure dans l'EMPD en page 6.

Le bâtiment de la gare sera-t-il desservi par un guichet ?

Un plan de quartier prévoit la construction d'un nouveau bâtiment plus grand. Cette construction est du ressort de la commune. La gare en elle-même sera équipée d'automates et d'un abri pour les voyageurs.
Le bâtiment existant sera détruit et le nouveau ne sera pas desservi. Il est rappelé le débat sur la fermeture du guichet de la gare de Moudon. La plupart des clients achètent aux automates, sur internet ou ont des abonnements. La part de progression de détenteurs d'abonnements de transport est considérable et plus de 50% de la population est détentrice d'un abonnement. La vente au guichet est faible.

La voie 2 qui fonctionne comme terminus est-elle liée au reste?

Il n'y a pas de buttoir et l'on peut continuer pour se raccorder sur la voie 3. Les trains pour et en provenance du Chablais passeront en voie 1 et 3. Les arrêts auront lieu en voie 2.

Il est rappelé que la part fédérale du financement est de 40%. C'est le maximum possible.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seul les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

La parole n'est pas demandée.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents
L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.
L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 06 mai 2018

Le rapporteur :

Jean-François Thuillard

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 14'120'000.- pour financer l'élargissement et l'assainissement du Pont Bleu afin de réaliser la continuité du réaménagement de la RC 82 (avenue du Tir-Fédéral) entre la route du Lac (RC 1) et l'entrée sud de la galerie de Marcolet, sur les communes de Crissier et d'Ecublens

1 PRÉSENTATION DU PROJET

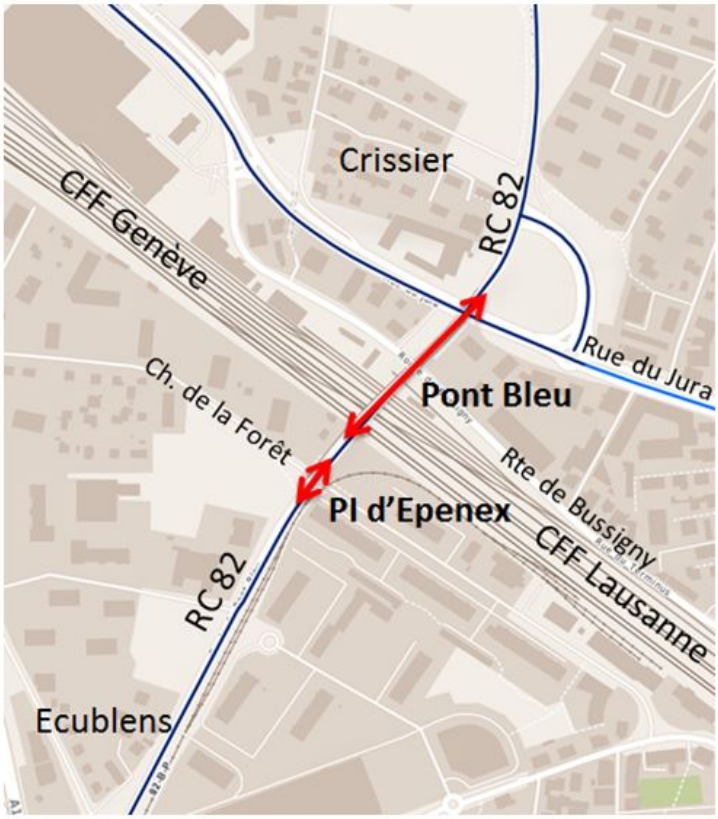
1.1 Préambule

Le tronçon de la route cantonale RC 82 compris entre la route du Lac (RC 1) et l'entrée sud de la galerie de Marcolet, sur les commues d'Ecublens, de Chavannes-près-Renens et de Crissier, fait partie du réseau de base des routes cantonales. Il est situé dans le périmètre du schéma directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL).

Le projet de réaménagement de la RC 82 s'insère dans la continuité du réaménagement de la RC 1 dans le secteur des Hautes écoles. Les travaux de réaménagements routiers hors ouvrages ont débuté en 2017 et vont se poursuivre jusqu'en 2019.

Le Pont Bleu franchit sur 170 m les huit voies CFF (Ligne Genève-Lausanne, ligne Neuchâtel-Lausanne, ligne Paris-Lausanne), la route de Bussigny (futur axe T1 tram Renens – Villars-St-Croix), et la rue du Jura (RC 151).

Le passage inférieur (PI) d'Epenex, à proximité directe du Pont Bleu, est un ouvrage communal permettant à la RC 82 de franchir le chemin de la Forêt.



Situation générale et emplacement des ouvrages

La réfection du Pont Bleu et du PI d'Epenex vise à assurer la pérennité de leurs structures porteuses. L'élargissement des deux ouvrages permettra de finaliser le réaménagement routier de la RC 82 et d'assurer la continuité du réseau de mobilité douce.

Ce projet entre dans le cadre d'une mesure PALM de 2e génération, planifiée à l'horizon 2015 -2018.

- Mesure 4d.OL12a (Passerelle mobilité douce Pont Bleu Ecublens – Crissier).

L'étude préliminaire réalisée en 2012 a défini les gabarits et les élargissements nécessaires des ouvrages pour permettre la création des itinéraires de mobilité douce.

En 2015, un avant-projet effectué sur la base d'une préconvention financière établie entre l'Etat de Vaud, la Commune d'Ecublens et la Commune de Crissier a permis de préparer le dossier d'appel d'offres du mandat d'ingénieur conformément à la loi sur les marchés publics.

L'élaboration du projet définitif s'est déroulée entre juillet 2016 et octobre 2017 avec pour pilote la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) en collaboration avec la Commune d'Ecublens, qui a assuré comme pour l'avant-projet le rôle de représentant des autres partenaires.

La présente demande de crédit a pour but d'assurer la part cantonale du financement des travaux et des honoraires nécessaires pour l'assainissement et l'élargissement du Pont Bleu.

Les communes procéderont aux demandes de crédits nécessaires au financement de leurs parts, à savoir :

- pour le Pont Bleu, les coûts liés au maintien du trottoir côté Lausanne et de l'éclairage public.
- pour le PI d'Epenex, la totalité des coûts, l'ouvrage étant situé en traversée de localité.

1.2 Bases légales

Les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3, al. 2ter, 7 et 20 al. 1er, lit. a de la loi sur les routs LRou - RSV 725.01).

Par définition, l'entretien et le renforcement des ouvrages sont des interventions qui permettent de réhabiliter, de renforcer et de maintenir la substance des ouvrages et tendent à garantir la sécurité des usagers qui les empruntent.

Dans son ensemble, le présent exposé des motifs et projet de décret a pour objectif de rétablir des standards de conditions de circulation suffisants en vue d'assurer la sécurité routière des usagers. Ceux-ci sont notamment fixés par les normes VSS (Association suisse des professionnels de la route).

Concernant la sécurité ferroviaire, la nouvelle construction satisfait pleinement aux exigences de l'art. 27 de l'ordonnance sur le chemins de fer (OCF - RS 742.141.1). En effet, les ouvrages à proximité, au-dessus et au-dessous du chemin de fer doivent être construits et protégés de manière à garantir une protection appropriée des passagers ainsi que des utilisateurs de l'ouvrage contre les dangers provoqués par des véhicules ferroviaires qui ont déraillé et quittent la voie.

Concernant l'aménagement du territoire, les principaux objectifs et mesures des schémas directeurs et projets d'agglomération concernés – en l'occurrence le SDOL et le PALM – constituent un engagement pour les autorités publiques. En effet, le PALM s'inscrit dans le cadre du Plan directeur cantonal.

1.3 Exposé de la situation

1.3.1 Pont Bleu

Cet ouvrage construit en 1972 est composé de sept travées de 24.50 m pour une longueur totale de 171.50 m. Actuellement le tablier mesure 12 m de largeur et supporte deux voies de circulation de 3.50 m de largeur et deux trottoirs de 2.00 m chacun.

L'étude préliminaire a montré que l'ouvrage dans son ensemble nécessite un assainissement important, la structure a subi de gros dommages en raison des écoulements d'eau et des sels de déverglaçage. L'eau salée s'écoule également sur les piles du pont et les chlorures attaquent les éléments porteurs.

Un des piliers soutenant le pont se situe actuellement trop près des gabarits de circulation des trains. Une analyse de risque a mis en évidence la nécessité de prendre des mesures de protection contre le risque de choc ferroviaire. L'avant-projet a montré que la suppression de la pile et le remplacement du pont sur la zone couvrant les voies CFF était la solution optimale. Au vu de la flexibilité apportée à l'aménagement des voies, les CFF vont participer à hauteur de CHF 1'000'000.-.

La réalisation d'une nouvelle pile du côté Crissier des voies nécessite également le remplacement du pont dans la 3e travée pour assurer la liaison avec la partie existante.

Les travées 4 à 7 d'une longueur totale de 90 m seront élargies, assainies et renforcées en conservant le système statique actuel.

L'environnement et le contexte de ce projet sont particulièrement délicats, car outre l'importance stratégique de l'ouvrage pour la mobilité dans le secteur, plusieurs projets connexes ont un impact significatif sur la planification de l'intervention, située en zone fortement urbanisée.

Afin d'illustrer ce contexte particulier, les exigences et contraintes principales suivantes peuvent être mentionnées :

- limiter au maximum les perturbations du trafic routier (TJM 2015) = 19'200 véhicules/jour.
- limiter au maximum les perturbations du trafic ferroviaire, (560 trains/jour, CFF 2016).
- maintenir le passage pour les piétons et cycles pendant l'exécution des travaux.

- exécuter les travaux dans un environnement urbain densément habité.
- maintenir le passage dans l'ouvrage des conduites d'eau potable, d'électricité, de télécommunication.
- maintenir le trafic sur la route cantonale RC 151.
- maintenir le trafic sur la route de Bussigny.
- coordonner les travaux avec ceux de l'avenue du Tir Fédéral (RC 82, EMPD n° 328 validé par le Grand Conseil le 28 février 2017).
- coordonner les travaux avec ceux de la nouvelle caserne de pompiers CFF-TES (Train d'extinction et de secours).
- coordonner les travaux avec ceux de la gare de Renens et la passerelle Rayon Vert.
- coordonner les travaux avec ceux du nouveau tram T1 et des aménagements liés.
- coordonner les travaux avec ceux des services techniques de toutes les communes concernées, (gaz, électricité, eau potable, télécommunication et éclairage public, TL, CFF).
- protéger le nouveau pont des courants vagabonds en raison de la présence du métro lausannois M1 alimenté avec du courant continu.

1.3.2 PI d'Epenex

Egalement réalisé au début des années septante, le passage inférieur actuel, d'une longueur de 12 m et construit dans le prolongement du Pont Bleu, permet au chemin de la Forêt de passer par-dessous l'avenue du Tir Fédéral (RC 82).

Actuellement, la largeur de l'ouvrage ne permet pas l'intégration des aménagements pour la mobilité douce faisant partie du projet du PALM. Un élargissement du pont du côté Genève est donc nécessaire pour ajouter une piste mixte piétons/vélos.

Son état est jugé mauvais, principalement à cause de problèmes d'étanchéité défaillante et d'enrobage insuffisant des aciers d'armature. Un assainissement est nécessaire pour prolonger sa durée de vie et éviter que les dégâts déjà visibles aujourd'hui ne se propagent et ne deviennent encore plus sévères.

1.4 Descriptif des travaux prévus

1.4.1 Pont Bleu

Afin d'assurer la continuité du réseau de mobilité douce le long de l'avenue du Tir Fédéral (RC 82), un élargissement du pont du côté Genève est nécessaire pour ajouter une piste mixte piétons/vélos.

L'état des structures nécessite également un assainissement important afin d'assurer la sécurité des usagers et de prolonger la durée de vie de l'ouvrage à long terme.

L'ouvrage sera remplacé dans les deux premières travées par un nouveau pont métallique d'une portée deux fois plus grande permettant de supprimer la pile d'appui située au milieu des voies CFF. La structure porteuse sous forme de deux grandes poutres à treillis est dictée par la statique de l'ouvrage et les contraintes liées à la construction.

Le choix d'une structure en métal permet une mise en place avec une grue de forte capacité lors d'une opération coup de poing de nuit réduisant au maximum les perturbations du trafic ferroviaire, du trafic routier, et par conséquent les risques d'accident et les désagréments pour les usagers.

L'enlèvement de la structure existante dans les deux premières travées sera également réalisé de nuit avec une grue identique.

Ces opérations de nuit permettront également d'assurer la sécurité de tous les intervenants, car la zone de travail sera interdite au public pendant les manœuvres de lourdes charges.

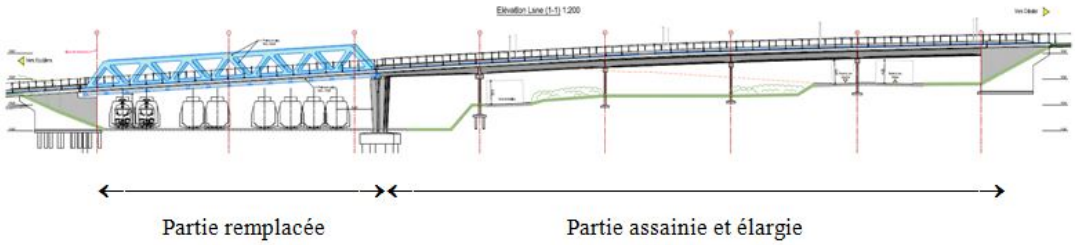
Pour la troisième travée qui assure la transition avec la partie d'ouvrage conservée, une structure en béton sera réalisée à côté du pont et également mise en place avec une grue lors d'une opération coup

de poing.

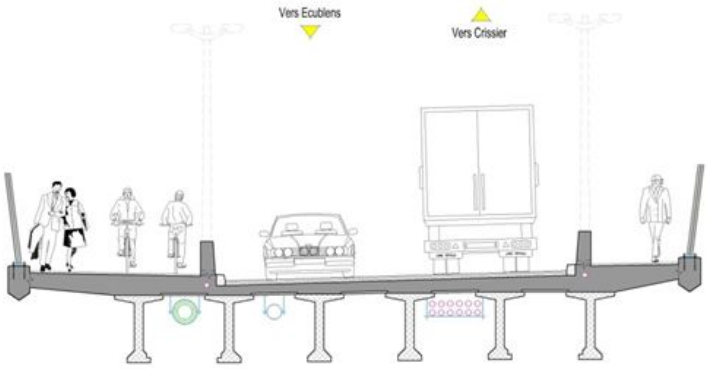
Les travées 4 à 7 seront assainies et élargies du côté Genève en réutilisant les poutres démontées dans l'intrados des travées 1 et 2. La récupération de ces éléments est non seulement un gage d'économie, mais permet également de recycler une partie de l'ouvrage existant, et d'éviter des évacuations superflues.

Deux nouvelles bordures en béton seront réalisées sur tout l'ouvrage afin d'assurer une continuité esthétique et permettre la fixation des parois antibruit.

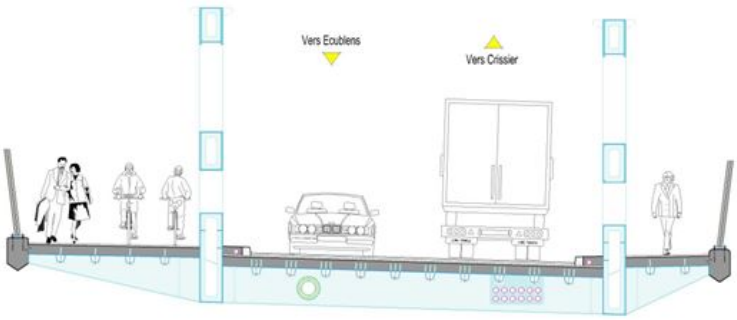
Le nouveau revêtement phonoabsorbant associé aux parois antibruit permettra de réduire les nuisances sonores liées au trafic routier, conformément aux dossiers d'assainissement du bruit des communes de Crissier et d'Ecublens.



Partie assainie et élargie



Profil sur partie assainie et élargie



Profil sur la partie remplacée

.

1.4.2 Aspects architecturaux du Pont Bleu

Le nom "Pont Bleu" tire son origine du fait que le premier ouvrage de franchissement des voies situé dans ce secteur était une poutre à treillis métallique, de couleur bleue.

Le projet du nouvel ouvrage, élaboré en collaboration étroite avec un architecte, constitue donc un clin d'œil historique à l'ancêtre du pont actuel.

L'architecture de l'ouvrage est étudiée de manière à ne pas créer de rupture visuelle entre la partie nord du pont, maintenue et élargie, et la nouvelle travée au-dessus des voies CFF. Elle permet une bonne intégration dans le bâti existant, de caractère plutôt industriel.

On peut mentionner les éléments suivants pour mettre en évidence le travail architectural du projet :

- Les parois antibruit sont inclinées légèrement vers l'extérieur afin de ne pas créer un "couloir étroit" pour les piétons et cyclistes.
- L'éclairage public et de mise en valeur de l'ouvrage, financé par la commune, permettra la création d'une "porte d'entrée" sur Écublens.
- Une nouvelle culée côté Écublens est réalisée derrière l'existante afin de préserver la maçonnerie actuelle, qui restera visible.
- La nouvelle pile à l'extrémité Ecublens du pont métallique a une forme particulière afin d'éviter l'effet massif de la structure.
- La nouvelle travée en béton assure la liaison entre l'existant préservé et le nouveau franchissement des voies. Elle est conçue de manière à intégrer visuellement les modifications structurelles apportées (faces latérales des poutres extérieures identiques aux poutres existantes et alignement des structures).

1.4.3 PI d'Epenex

Cet ouvrage secondaire devra être assaini et élargi du côté Genève afin de permettre la création de la piste mixte vélos-piétons sur la RC 82. Les accès, escaliers et rampe sont tous conservés, mais modifiés en raison de la nouvelle géométrie.

Comme sur l'avenue du Tir Fédéral, un revêtement phonoabsorbant sera posé sur l'ouvrage, cette mesure de protection contre le bruit sera complétée par la pose de parois antibruit.

Les travaux font partie intégrante du projet mais sont financés par la commune d'Ecublens, car le PI se trouve sur un tronçon situé en traversée de localité.

1.4.4 Tronçon routier de 50 m (avenue du Tir-Fédéral) entre le PI d'Epenex et le Pont Bleu

L'élargissement côté Genève sera réalisé au moyen d'un mur de soutènement. Il permettra la fixation des parois antibruit qui seront prolongées jusqu'au PI d'Epenex. Les parois antibruit seront également prolongées symétriquement du côté Lausanne.

1.5 Opportunités du projet de réaménagement des ouvrages de la RC 82

Le réaménagement de la RC 82 entre dans le cadre du plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges et d'une mesure du PALM de 2e génération, planifiée à l'horizon 2015-2018 : mesure 4d.OL12a (Passerelle mobilité douce Pont Bleu Ecublens – Crissier).

Les études d'assainissement du bruit routier réalisées par la DGMR ont montré que les niveaux sonores actuels dépassent les valeurs limites légales. Des mesures de protection en faveur des riverains sont prévues dans le cadre de ce projet.

1.6 Risques liés à la non-réalisation du projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre du présent EMPD ne pourraient pas être rapidement engagés, les conséquences seraient les suivantes :

1.6.1 Insuffisance de sécurité

La pile d'appui de l'ouvrage actuel est trop proche des voies et exposée aux chocs des trains, l'analyse de risque a montré que des mesures doivent être prises. L'augmentation du trafic ferroviaire dans les années à venir va péjorer cette situation.

La largeur actuelle insuffisante des trottoirs ne permet pas la circulation conjointe des piétons et des vélos, les développements urbains prévus vont engendrer une augmentation de trafic. De plus les travaux réalisés actuellement sur l'avenue du Tir Fédéral vont améliorer les conditions de déplacements pour les vélos et les piétons, une interruption des aménagements au niveau des ouvrages présente un danger.

1.6.2 Dégradation accentuée des structures

Les structures du Pont Bleu en béton préfabriqué ont subi des dommages importants. En effet, ce pont est soumis à un trafic intense (19'200 véhicules/jour) et le salage hivernal, important sur cet ouvrage en pente, favorise la dégradation des bordures et du tablier du pont. Les joints ne sont plus étanches et tous les appuis ainsi que les piles du pont présentent des dégâts importants qui s'amplifient avec le temps. Ce mauvais état général entraîne des frais d'entretien importants et réguliers.

1.6.3 Report en raison des projets adjacents

Les travaux sont fortement liés à la réalisation des projets adjacents, particulièrement le déplacement de la caserne des pompiers CFF. Ce bâtiment est actuellement situé à l'extrémité ouest de la plateforme de la gare de Lausanne et doit être démoli pour permettre la construction du Musée de l'Elysée et du mudac. Pour le remplacer, les CFF (TES) ont planifié la construction d'une nouvelle caserne à l'emplacement prévu pour l'installation de grue de forte capacité utilisée pour le montage du Pont Bleu. Afin de respecter les diverses planifications, les travaux de cette caserne doivent impérativement débuter en août 2019, sitôt après la pose du nouveau pont.

Si le Pont Bleu ne pouvait âtre assaini avant le début de la construction de la nouvelle caserne CFF, un autre emplacement devrait alors être trouvé pour la grue, ce qui entraînerait une modification importante du projet et la démolition de bâtiments industriels actuellement occupés par des entreprises. Des surcoûts relativement conséquents découleraient de cette situation.

De plus, en raison des nombreux travaux réalisés par les CFF dans le cadre de Léman 2030, les mesures d'exploitation ferroviaires sont limitées pour perturber au minimum la desserte ferroviaire. La non-réalisation des travaux en 2019 ne permettrait pas d'intégrer le projet dans la planification des projets CFF et pourrait reporter les travaux du Pont Bleu de plusieurs années, ce qui n'est pas souhaitable au vu de l'état actuel du pont et du danger que représente la pile située à proximité directe des voies CFF.

1.6.4 Surcoût générés pour l'Etat - Direction générale de la mobilité et des routes

La non-réalisation en 2019 obligerait un report de 5 à 10 ans avec des conséquences importantes sur le plan financier :

- le devis proposé au chapitre 1.7 devrait être revu à la hausse, en raison du probable renchérissement des coûts des travaux
- la réfection des ouvrages serait plus importante en raison de la progression des dégâts
- une intervention d'urgence, estimée à environ CHF 2'000'000.-, serait nécessaire pour sécuriser l'ouvrage, avec un effet limité dans le temps
- la participation de la Confédération de CHF 1'300'000.- dans le cadre de la mesure de projet d'agglomération 4d.OL12a ne serait plus garantie

– la participation des CFF de CHF 1'000'000.- est liée à la suppression de la pile permettant la réorganisation des voies sous l'ouvrage, un report obligerait une nouvelle négociation avec les CFF et potentiellement une diminution de cette participation.

1.7 Planning intentionnel et coût des travaux

1.7.1 Planning général du projet

En 2014, une convention a été signée entre les communes d'Ecublens, de Crissier et la DGMR pour financer les études d'élargissement du Pont Bleu et du PI d'Epenex afin de permettre la création d'une piste mixte de mobilité douce.

En janvier 2016, la participation des CFF a été confirmée et en août 2016, à la suite de l'appel d'offres en procédure ouverte, le mandat d'étude a été attribué à un bureau d'étude lausannois.

La mise à l'enquête a été réalisée fin 2017 et l'appel d'offres pour les travaux l'a été début 2018.

Le début des travaux est prévu pour le deuxième semestre 2018, avec les travaux principaux en 2019, la mise en service étant planifiée pour fin 2019. Afin d'assurer la qualité de sa mise en œuvre, la pose du tapis final et les finitions seront réalisées au printemps 2020.

1.7.2 Base des coûts

Les coûts sont estimés sur la base des soumissions rentrées en février 2018 selon l'appel d'offres en procédure ouverte. Le renchérissement n'est pas compris et sera calculé selon la méthode ICP (indice des coûts de production par CAN et selon la méthode paramétrique pour la construction métallique).

1.7.3 Coût total du projet et participation financière de chaque partenaire (TTC)

Etat de Vaud	**82.6**	**14'120'000.-**
Subvention confédération	7.7	1'340'000.-
CFF (forfait)	5.8	1'000'000.-
Commune d'Ecublens, PI d'Epenex	2.9	500'000.-
Commune d'Ecublens trottoir Pt Bleu	0.5	75'000.-
Commune de Crissier, trottoir Pt Bleu	0.5	75'000.-
Total	**100 %**	**17'110'000.-**

1.7.4 Coûts des travaux et des études pour le Canton

Poste budgétaire	%	N° de Clé	Libellé de la clé	Totaux
100	**11%**	**1**	**Honoraires**	
		112	Honoraires (y c. honoraires avant vote du décret)	1'615'000
			Total honoraires HT	**1'615'000**
300	**9%**	**3**	**Tracé**	
		331	Chaussée	1'340'000
			Total tracé HT	**1'340'000**
400	**20.4%**	**4**	**Ouvrages d'art**	
		441	Pont	10'865'000
		443	Interventions et mesures CFF	775'000
			Total ouvrages d'art	**11'640'000**
500	**7.8%**	**5**	**Bruit**	
		554	Paroi anti-bruit	630'000
			Total Bruit	**630'000**
600	**4%**	**6**	**Frais divers**	
		661	Information - communication	50'000
			Total divers	**50'000**
	100.0%		**Total intermédiaire HT**	**15'275'000**
			TVA 7.7 % (arrondi)	1'176''000
			Total TTC	**16'451'000**
		800	**Recettes**	
		882	Subvention fédérale	1'340'000
			Participation CFF	1'000'000
			Total recettes	**2'340'000**
			Arrondi	9'000
			Total TTC à charge du canton	**14'120'000**

Le présent crédit d'ouvrage inclut :

- le crédit d'étude de CHF 400'000.- (EOTP I.000372.02) "CECE 139 élargissement assain. pont bleu" pour le projet et la mise en soumission de l'élargissement et de l'assainissement du Pont Bleu et du PI d'Epenex octroyé le 16 décembre 2015 par le Conseil d'Etat, validé par la COFIN le 7 janvier 2016 et utilisé à hauteur de CHF 363'623.45 au 31 décembre 2017.
- une participation financière est assurée par les communes concernées et par la Confédération, subvention fédérale du fonds d'infrastructure pour la mesure du PALM 2012 (deuxième génération) 4d.OL.12a "Ecublens-Crissier, passerelle de mobilité douce Pont Bleu", planifiée à l'horizon 2015-2018.

La part des honoraires est de 11 % en raison de la complexité du projet. Ces travaux nécessitent l'intervention de nombreux spécialistes traitant notamment : l'analyse de risque concernant la pile située dans le gabarit des trains, le système de mise à terre et de protection cathodique de l'ouvrage, l'analyse et la gestion du trafic lors des phases de chantier, la gestion de la sécurité lors des travaux, la gestion de l'environnement (matériaux pollués) pendant les travaux ainsi que la coordination des mesures d'exploitations des trains.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le projet d'élargissement et de réfection du Pont Bleu et du PI d'Epenex est conduit par la DGMR et les communes d'Ecublens et de Crissier.

La DGMR et la commune d'Ecublens, qui représente la Commune de Crissier, assureront la direction générale des travaux.

Pour les études et la réalisation des travaux, les collaborateurs de la DGMR sont épaulés par des bureaux d'ingénieurs, en raison de la complexité et de la multiplicité des tâches inhérentes à ce type de projet.

Les collaborateurs de la DGMR, Division infrastructure routière, sont en charge des prestations suivantes :

- direction générale des études
- direction générale des travaux
- coordination avec les nombreux projets connexes (cf. 1.3.1).

Les bureaux d'ingénieurs privés assument les prestations suivantes :

- élaboration du projet
- contrôle et expertise du projet
- élaboration des documents d'appel d'offres aux entreprises
- direction locale des travaux
- contrôle environnemental des travaux
- contrôle santé et sécurité des travaux
- appui à la direction générale des travaux.

L'acquisition de marchés de services et de travaux a été effectuée conformément à la loi sur les marchés publics du 24 juin 1996 (LMP-VD ; RSV 726.01).

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000372.03 RC 82, Ecublens-Renens-Tir Féd : Pont Bleu. Il est prévu au budget 2018 et au plan d'investissement 2019-2022 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022
Budget d'investissement 2018 et plan 2019-2022	3250	2500	3170	500	500

.

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

.

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
Investissement total : dépenses brutes	1'615	12'185	2'660	0	16'460
Investissement total : recettes de tiers		2'340			2'340
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	**1'615**	**9'845**	**2'660**	**0**	**14'120**

.

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans, à raison de CHF 706'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (14'120'000 x 4% x 0.55) = CHF 310'700.-.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la DGMR.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Ces ouvrages et cette route font partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises.

Les travaux auront pour conséquence de réduire les coûts d'entretien et permettre de consacrer ces moyens à d'autres parties du réseau cantonal.

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part de budget de la DGMR affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

3.6 Conséquences sur les communes

Les communes territoriales participent financièrement aux travaux sur les routes cantonales hors traversée de localité mais uniquement pour les objets relevant de leur compétence, conformément aux dispositions de la LRou. Une convention est établie entre l'Etat de Vaud et les communes d'Ecublens et de Crissier définissant la répartition des coûts des travaux. La participation de chaque partenaire aux coûts du projet est précisée au chapitre 1.7.

Les travaux améliorent l'accessibilité et la sécurité pour les usagers de la RC 82, et limiteront les nuisances que les riverains de cet axe majeur connaissent aujourd'hui.

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

Ce projet a des incidences favorables pour l'environnement. Sa réalisation a des effets favorables pour le climat puisqu'il améliore les conditions de circulation pour la mobilité douce. Le projet permet également un développement du réseau ferroviaire par l'enlèvement d'un obstacle dans les voies et supprime un point de danger.

Le bruit routier sera également réduit par la pose d'un revêtement phonoabsorbant et de parois antibruit.

Afin de réduire les impacts des travaux en transports, démolition et nouveau béton, une partie des poutres démontées pour laisser la place au nouveau pont seront réutilisées pour remplacer les poutres de bord endommagées de la partie conservée du pont.

Les documents d'appel d'offres pour les travaux ont été élaborés de façon à inciter les entreprises à utiliser des matériaux recyclés et un contrôle strict de la gestion des déchets de chantier sera effectué.

3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en oeuvre, autres incidences

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (développer une mobilité multimodale) et la mesure A22 (réseaux routiers), lesquels sont prévus par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 2.8 (Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité) figurant au programme de législature 2017-2022.

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

Aucune influence sur la LSub. On précise néanmoins que ce projet fait partie des projets d'agglomération pouvant bénéficier d'une contribution fédérale définie dans la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure du 6 octobre 2006 (LFInfr, RS 725.13).

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

3.10.1 Introduction

Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation citée dans l'alinéa 2 de l'article 163 de la Constitution vaudoise (Cst-VD - 101.01) : "*Avant de présenter tout projet de loi ou décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires*".

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.

3.10.2 Principe de la dépense

Comme expliqué sous ch. 1.2 (Bases légales), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20, al. 1er, lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic actuel sur le site des grandes écoles (art. 8 LRou) tels que définis par les normes professionnelles en vigueur (normes VSS – art. 12 LRou).

Le projet de réaménagement de la RC 82 repose notamment sur l'art. 52, al. 3 Cst-VD, qui impose comme mission à l'Etat et aux communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement. Ils découlent, plus spécifiquement, des obligations résultant de la législation fédérale relative à la protection de l'environnement (cf. supra ch. 1.2 – Bases légales).

Le plan OPair de l'agglomération Lausanne-Morges comprend un certain nombre de mesures qui ont été légalisées via le Plan directeur cantonal. Les travaux de requalification de la RC 82 (étapes 1, 2, 3 et 4) sont en conformité avec la ligne d'action A2 (développer une mobilité multimodale) et, plus en particulier, avec les mesures suivantes :

- modifier l'exploitation du réseau routier
- développer la mobilité douce

Le développement de la mobilité douce est considéré comme *"un pilier indispensable à toute politique de mobilité durable"* dans le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006. Une des mesures les plus efficaces pour lutter contre les émissions de polluants provenant du trafic individuel motorisé consiste à promouvoir un report des usagers vers un autre mode de déplacement plus favorable à l'environnement, comme la mobilité douce.

En encourageant le développement des mesures piétonnes, du vélo et des transports publics dans les agglomérations, l'Etat participe à la lutte contre l'engorgement des réseaux routiers, les émissions sonores et de poussières fines, les problèmes de stationnement ou les problèmes de santé publique.

Ces mesures font partie du PALM, présenté en 2012 à la Confédération, et bénéficient de la contribution fédérale pour les projets d'agglomération, tout particulièrement la mesure 4c.OL.108 (aménagement d'un itinéraire structurant de mobilité douce sur la RC 82). Cette mesure fait partie intégrante du projet PALM déposé à la Confédération, avec un pourcentage de cofinancement de 35 %.

Les travaux de réaménagement à charge de l'Etat inclus dans le projet sont considérés comme des dépenses liées car ils permettent de répondre à des obligations légales. Le projet est également en

conformité avec la mesure 2.8 (Poursuivre une politique active en faveur d'une Mobilité sûre et de qualité) figurant au programme de législature 2017-2022.

3.10.3 Quotité de la dépense

La solution technique standard proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. En effet, le projet a pour objectifs d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel et des mobilités douces. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché qui sera atteint dans les règles de l'art, et dans les meilleures conditions financières. Les montants des travaux et études envisagés se limitent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc rempli.

Par exemple, la récupération de certaines poutres des travées du Pont Bleu qui seront remplacées pour élargir la partie amont de l'ouvrage s'inscrit dans une approche économique et efficace de la planification des travaux.

3.10.4 Moment de la dépense

Les travaux doivent être engagés aussitôt que possible, vu l'état fortement dégradé des ouvrages et la nécessité de compléter les aménagements pour la mobilité douce.

La coordination avec les projets voisins (CFF - Léman 2030 / CFF – TES / CFF - Gare de Renens / TL - Tram t1 étape 1 et étape 2 / RC82 - requalification) sont aussi pris en considération.

3.10.5 Conclusion

Au vu de l'analyse qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de dépenses liées au sens de l'art. 163, al. 2, Cst-VD. Ils ne sont donc pas soumis à compensation ni au referendum facultatif.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

3.13 RPT (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Les conséquences sur le budget de fonctionnement sont les suivantes :

EOTP I.000372.03 RC 82, Ecublens - Renens - Tir Féd : Pont Bleu

En milliers de francs

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	310.7	310.7	310.7	932.1
Amortissement	0	706.0	706.0	706.0	2118.0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges		**1016.7**	**1016.7**	**1016.7**	**3050.1**
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	0	0	0	0	0
Total net	**0**	**1016.7**	**1016.7**	**1016.7**	**3050.1**

4 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 :

PROJET DE DÉCRET
Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 14'120'000.- pour financer l'élargissement et l'assainissement du Pont Bleu afin de réaliser la continuité du réaménagement de la RC 82 (avenue du Tir Fédéral) entre la route du Lac (RC 1) et l'entrée sud de la galerie de Marcolet, sur les communes de Crissier et d'Ecublens

du 28 mars 2018

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'ouvrage de CHF 14'120'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer l'élargissement et l'assainissement du Pont Bleu afin de réaliser la continuité du réaménagement de la RC 82 (avenue du Tir Fédéral) entre la route du Lac (RC 1) et l'entrée sud de la galerie de Marcolet, sur les communes de Crissier et d'Ecublens

Art. 2

[1] Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 20 ans.

Art. 3

[1] Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.
Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 mars 2018.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MAI 2018 RC-65

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 14'120'000.- pour financer l'élargissement et l'assainissement du Pont Bleu afin de réaliser la continuité du réaménagement de la RC 82 (avenue du Tir-Fédéral) entre la route du Lac (RC 1) et l'entrée sud de la galerie de Marcolet, sur les communes de Crissier et d'Ecublens

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 19 avril 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker et Circé Fuchs, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Jean-Marc Genton (qui remplace Stéphane Rezso), Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Philippe Krieg (qui remplace José Durussel), Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Suzanne Jungclaus Delarze, MM Stéphane Rezso, José Durussel et François Pointet étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructure (DGMR), Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département indique que ce projet se situe au cœur des projets de mobilité, puisque ce corps de métier regroupe à la fois les projets d'agglomération, les routes cantonales et communales, les passages inférieurs et les ponts supérieurs, les voies CFF, le tram et puis la mobilité douce. Ce projet est une mesure des mesures PALM de 2ème génération, subventionnée en partie par la Confédération et par les deux communes concernées. Il s'agit d'élargir et de consolider le Pont Bleu en prévoyant une continuité des cheminements de mobilité douce. En parallèle, l'assainissement et l'élargissement du passage inférieur d'Epenex est prévu à la charge de la commune. Ces ouvrages se trouvent en continuité avec ceux réalisés sur la RC1. La difficulté sera de maintenir le cheminement, tout en sécurisant le franchissement des trains, du tram dans le futur et des voitures.
Une partie de l'ouvrage va être simplement élargie et assainie. Le pont a été construit dans les années 1970. L'on utilisait principalement la préfabrication, ce qui avait pour résultat d'être construit rapidement. Au long terme, ce type de ponts souffre de problème d'étanchéité en raison de l'utilisation de sel de déverglaçage, qui a provoqué des dégâts en dessous de la dalle au niveau des appuis et des entretoises.
Des éclatements de béton, de la corrosion et des dégâts structurels à l'ouvrage sont visibles. La partie droite sur les voies CFF montre une pile de béton située dans le gabarit de sécurité des trains. Le risque de déraillement et de choc contre la pile du béton est réel avec 150 trains par jour. Elle sera supprimée et les deux travées devront être refaites à neuf. Les CFF participent pour un montant d'environ CHF 1 mio.
La coupe du pont dans sa situation actuelle permet de mieux comprendre la situation avec ses deux voies de 3,5 m, ses parapets en béton de chaque côté en mauvais état et deux trottoirs d'environ 2 m de large de chaque côté. Côté Genève se trouvera une piste mixte de 3,5 m de large. C'est le côté de la future station de tram qui disposera d'une nouvelle rampe d'accès pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes. De l'autre côté, côté Lausanne, le trottoir sera maintenu sur demande de la commune de Crissier.

Les deux poutres les plus endommagées sont situées à l'extérieur. Elles seront remplacées par celles situées au-dessus des CFF. Cela permettra des économies et d'être sûr d'avoir des poutres réagissant de la même manière sur l'ensemble du pont.
Les voies CFF seront surmontées d'un treillis métallique bleu du même aspect que celui du pont historique d'avant les années 70. La partie amont verra un élargissement de la dalle qui sera assainie et l'ajout de parois antibruit. Le nouvel ouvrage sera construit sur une plateforme direction Genève et une grue géante le mettra en place en une nuit. Le trafic poids lourd sera dévié durant tout le chantier dès les sorties d'autoroute. Pendant cette période, des interruptions partielles et unidirectionnelles seront parfois mise en place depuis la gare du Marcolet en direction de l'EPFL. Une interruption totale de trafic devra être prévue en été 2019 d'une durée de 4 à 5 semaines pour l'opération coup de poing. Le spécialiste des ponts des CFF a développé cette technique avec la DGMR.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

La réfection de ce pont et les mesures d'infrastructures prévues sont saluées par plusieurs Députés. Ce pont est en fin de vie avec un trafic en constante augmentation. Les deux futures jonctions autoroutières supplémentaires et l'augmentation du nombre de véhicules nécessitaient aussi une réfection urgente de ce pont et une réflexion au sujet de son ergonomie. La suppression de la pile centrale est une bonne chose, puisqu'elle n'est pas protégée latéralement comme c'est le cas des piles de ponts de la gare principale de Zurich. Il est nécessaire de favoriser la mobilité douce vis-à-vis des risques engendrés par le trafic, particulièrement pour les cyclistes.
La réfection de la RC 177 a-t-elle eu un effet sur la circulation dans ce périmètre ou un éventuel élargissement du pont a-t-il été étudié ?

L'effet n'est pas significatif dans le cas du Pont bleu concernant les poids lourds, puisque ce qui vient aujourd'hui sur la jonction de Crissier depuis Aclens repartira sur la jonction de Cossonay. L'élargissement du pont serait difficile puisque le pont est cerné d'un côté par la galerie du tunnel du Marcolet et de l'autre par le M1 et du bâti. On aurait uniquement un élargissement sur le pont, puis un resserrement juste après, ce qui n'aurait que peu d'intérêt. L'impact financier aurait aussi été important, puisque cela aurait rendu impossible la réutilisation des parties existantes du pont. Le projet est en cohérence avec la réfection de la RC 82. On a ainsi établi une cohérence sur ce tronçon entre le lac et la galerie de Marcolet.

La promotion de la mobilité douce est une bonne chose, le tunnel de Marcolet pourra-t-il être emprunté par la mobilité douce?

On ne peut pas traverser la galerie de Marcolet à vélo pour des raisons de sécurité. Néanmoins, la continuité de la mobilité douce sera garantie jusqu'au carrefour suivant par un itinéraire situé par-dessus la galerie. Il est important de dévier les vélos hors d'une éventuelle zone à risque dès que possible, surtout dans le cas d'une route à fort trafic et empruntée par des poids lourds.

L'intégration de la mobilité douce est une problématique qui a souvent été débattue et demandée lors des débats des différents conseils communaux concernant leur participation à la réfection du pont. Le tunnel de Marcolet reste un bouchon pour la mobilité douce dans la région, malgré l'itinéraire de délestage au-dessus du tunnel. C'est d'ailleurs interdit de se déplacer dans le tunnel en vélo. Une réflexion a-t-elle eu lieu par rapport au développement de la future caserne des pompiers de l'Ouest Lausannois dont l'emplacement pourrait se trouver à la sortie du pont? Des éclaircissements concernant une possible interconnexion entre le T1 et le M1 par le pont, puisque le T1 se situera au nord des voix et le M1 au sud des voies sont souhaités.

Des contacts ont eu lieu avec le SDIS. À ce jour, le camion échelle devrait être le seul à transiter par le pont. Le futur emplacement est encore en discussion, il n'y a pas eu de demandes d'aménagements particuliers. Une interconnexion par le pont n'est pas prévue.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seul les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

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

Est-il prévu dans les soumissions d'utiliser des matériaux locaux dans le cahier des charges ?

Cela est strictement interdit par le droit marché public. Imposer l'origine des matériaux sans le fournir est discriminatoire et c'est un motif de fragilité pour l'adjudication en cas de recours. Le choix de la provenance des matériaux n'est possible que si le maître d'ouvrage fournit le matériau et demande que celui-ci soit utilisé. Les critères que nous utilisons font qu'il est intéressant pour les entreprises vaudoises de soumissionner dans notre canton. Elles remportent des marchés ici et hors du canton. Imposer un matériau vaudois pourrait créer une discrimination indirecte pour nos entreprises qui s'approvisionnent ailleurs. Il serait d'ailleurs intéressant de connaitre les statistiques des marchés gagnés par les entreprises vaudoises sur les marchés externes et l'inverse.
Plusieurs entreprises locales ont soumissionné. C'est un sujet délicat. Il existe d'autres moyens conformes au marché public permettant d'établir un calibrage.

Les émissions de CO2 sont-elles un critère possible?

Les critères ne peuvent pas agir sur la fourniture, ni sur la provenance des matériaux. Cela a déjà été tranché par la justice et reste clair sur le plan juridique. Notre canton utilise des appels d'offres découpé en différents codes de frais de construction, ces appels d'offre permettent d'avoir plusieurs lots. Ces petits lots rendent possibles l'adjudication à des entreprises qui ne seraient pas concurrentielles dans le cas de grands chantiers sans s'allier en consortiums.

Un commissaire remarque que certaines communes ou villes attribuent l'ensemble des points à chacun des critères lors des marchés publics, autrement dit cinq points. Elles repoussent ensuite les entreprises en fonction des prix. Il est difficile de contester un tel refus, puisque l'entreprise a été jugée excellente sur tous les points sauf le prix. Cela n'est pas admissible. Comment les points sont-ils attribués par le canton de Vaud et cela pourrait-il être expliqué à la commission ? L'adjudication de la construction d'une école est citée en exemple.

L'adjudication répond à des règles précises et le prix n'est pas le seul critère utilisé pour motiver une décision. Le système par points peut permettre de prendre une entreprise sur un autre critère que le prix, comme le développement durable. En cas de recours, les notes de celui qui a acquis le marché sont automatiquement fournies.
Les critères de la grille d'évaluation sont détaillés et cela est décidé par un comité d'évaluation. Dans le cas du Pont Bleu, le prix compte pour 40% de la note totale, évalué selon la courbe au carré et non au cube pour ne pas défavoriser les vienne-ensuite dans le cas d'un chantier complexe. L'organisation a une pondération de 24%, 21% sont attribués à la qualité technique. Les 2 derniers pourcents sont attribués pour la qualité du projet. L'utilisation d'un label compte 4% et l'organisation interne 2%. Les références fournies par le candidat comptent pour 7%. Le critère des apprentis ne peut pas être utilisé dans le cas des contrats qui sont du ressort de l'OMC. Des critères d'élimination sont prévus. Chaque ouvrage fait l'objet d'une réflexion et la pondération des critères peut être modifiée selon les projets.
Les critères sont connus au moment du dépôt de l'offre afin que cela se décide de manière transparente et professionnelle. Tout est répertorié avec un PV et des documents motivant la décision. Les recours sont rares.

Une interrogation au sujet de la circulation sur le pont est formulée et il est demandé si la destruction du pont nécessite d'enlever les voies ?

La planification actuelle est expliquée et il est précisé les modalités de l'interruption du trafic et de la ligne de contact. Une passerelle provisoire sera en plus ajoutée pour faciliter la mobilité douce.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents
L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 06 mai 2018

Le rapporteur :

Jean-François Thuillard

EXPOSÉ DES MOTIFS ET PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 9'463'000.- pour financer les travaux d'élimination de six secteurs dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité, les études générales de sécurité routière, ainsi que les travaux de marquage et de signalisation en vue de l'assainissement de lieux accidentogènes

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Depuis plus de quinze ans, le Service des routes devenu depuis 2014, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) établit des cartes de points noirs et d'endroits à concentration d'accidents pour l'ensemble du Canton. Ces cartes sont mises à jour régulièrement et les études d'accidentologie et travaux qui en découlent s'inscrivent également dans le programme d'élimination des points noirs du réseau routier. Cette planification essentielle permet d'assurer la sécurité routière du réseau cantonal hors traversée de localité ainsi qu'un bon niveau de service.

Pour rappel, au sens de la norme VSS (Union Suisse des Professionnels de la route) 641'724-15, les points noirs sont des endroits où le nombre d'accidents est nettement plus élevé que sur des tronçons ou des carrefours comparables et pour lesquels les indicateurs caractéristiques des accidents dépassent les valeurs seuils correspondantes. Ces études ont permis à la DGMR d'entamer, dès 2002, une campagne d'assainissement de tronçons et de carrefours particulièrement dangereux, qui se traduit par l'assainissement de trois à quatre secteurs dangereux, en moyenne par année, du réseau routier cantonal.

Les statistiques d'accidents étant en constante évolution, la DGMR établit tous les deux ans environ une mise à jour des données et des relevés des points noirs sur l'ensemble du canton. La dernière étude a été établie en 2015 sur la période 2010-2014 et a permis de localiser une série d'endroits considérés comme des points noirs au sens de la norme VSS 641'724-15 précitée ou des endroits à concentration d'accidents.

Le présent exposé des motifs et projet de décret, 3^{e}crédit-cadre secteurs accidentogènes, s'inscrit en continuité du 2^{e}crédit-cadre de CHF 5'678'000.- accordé le 4 novembre 2014 par le Grand Conseil qui a notamment permis d'établir les études générales et d'avant-projets. Cet exposé des motifs est destiné à solliciter un crédit permettant de financer les travaux nécessaires à l'élimination de six secteurs dangereux recensés dans les études préalables. Il permettra également de poursuivre les études générales de la statistique et de relevés des points noirs ainsi que l'établissement des analyses d'accidents et des avant-projets qui en découlent.

Le présent projet s'inscrit dans la politique de la Confédération (rapport Via Sicura adopté par le Conseil fédéral en octobre 2010, puis adopté par le Parlement en juin 2012) et du Conseil d'Etat (plan

directeur cantonal) visant à diminuer de moitié le nombre de blessés et de morts sur le réseau routier cantonal.

1.2 Bases légales

Les tronçons de routes cantonales concernés sont propriété du Canton (art. 7 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991(LRou ; RSV 725.01)). Conformément à cet article, les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3, al. 2ter, 7 et 20, al. 1er, lit. a LRou).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire – comme c'est le cas en l'espèce – les tracés des voies publiques existantes doivent être adaptés et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des lois, des normes professionnelles et des directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). En outre, conformément à l'art. 2, al. 1er LRou, il est précisé que la route comprend, outre la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation.

Dans son ensemble, le présent exposé des motifs et projet de décret a pour objectif de rétablir des standards de conditions de circulation suffisants en vue d'assurer la sécurité routière des usagers. Ceux-ci sont notamment fixés par les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route). Il répond en outre à l'article 6a de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR ; RS 741.01) qui prévoit en particulier la nécessité d'examiner si le réseau routier présente des points noirs ou des endroits dangereux et d'élaborer une planification en vue de les supprimer. La pertinence de ces projets au regard des objectifs de sécurité a été examinée en détail et chaque carrefour a fait l'objet d'une étude d'accidents.

1.3 Contexte statistique

En 2002, lors du lancement par la Confédération du projet qui a mené au rapport Via Sicura publié en 2005, le canton de Vaud dénombrait 3'263 blessés et 62 tués sur les routes. En 2016, ces chiffres s'élevaient à 2'094 blessés et 20 tués, ce qui représente une diminution de 36 % environ du nombre de blessés et 68 % du nombre de tués. Ces très bons résultats ont été obtenus grâce à de multiples actions telles que la mise en place par la DGMR d'un programme d'assainissement des points noirs et la présence plus marquée des Polices cantonale et communales (pose de radars, contrôles des vitesses plus intensifs et contrôles d'alcoolémie).

1.4 Exposé de la situation sur les études

1.4.1 Études préliminaires déjà financées

Une fois un point noir inclus dans la planification cantonale, la DGMR établit une analyse détaillée des accidents afin de définir les lacunes possibles de l'infrastructure. Parfois complétée par des études de trafic, ces analyses permettent de mieux comprendre les problématiques rencontrées et de trouver des solutions d'assainissement. Il peut arriver que les mesures proposées ne concernent que des modifications du marquage et de la signalisation. Si l'assainissement est plus conséquent et nécessite la modification des géométries de la chaussée, la DGMR établit un avant-projet complet en vue des travaux.

L'ensemble de ces études préliminaires relatives aux travaux projetés (voir chapitre 1.5) retenus dans la présente demande de crédit a déjà été financé par un précédent crédit-cadre de CHF 5'678'000.-, octroyé le 4 novembre 2014 par le Grand Conseil.

1.4.2 Études prévues

La présente demande de crédit a pour but de couvrir les études des projets d'exécution, direction locale des travaux et appui à la direction générale des travaux pour l'assainissement des six lieux accidentogènes présentés au chapitre 1.5.

Elle couvre également les frais d'études générales d'accidentologie suivants :

- mise à jour et identification de points noirs et d'endroits à concentration d'accidents sur le réseau cantonal et établissement d'une planification en vue de leur élimination ;
- analyses détaillées des accidents et des endroits dangereux ;
- études d'avant-projets des endroits retenus dans la planification ;
- élaboration d'audit de sécurité routière de projets internes ;
- établissement d'une évaluation de la sécurité routière du réseau routier cantonal vaudois.

1.5 Descriptif des travaux

Le présent EMPD se propose de réaliser l'assainissement définitif de six endroits dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors localité, à savoir :

- le carrefour comprenant la jonction des routes cantonales 442 IL-S, 443 IL-S et 444 IL-S, au lieu-dit du Mont Sofflet sur la commune d'Assens ;
- le carrefour du Maupas à l'intersection des routes cantonales 306 B-P et 312 C-P sur la commune de Bettens ;
- les carrefours En Reculan est et ouest (ou carrefours de Conforama) situés sur la route cantonale 151 B-P à Bussigny ;
- le carrefour du Chêne sur la commune de Forel, à l'intersection des routes cantonales 762 B-P et RC 764 C-S ;
- le carrefour de la Moutonnerie à St-Triphon (commune d'Ollon), à l'intersection des routes cantonales 717 B-P et RC 790 B-P ;
- le carrefour du Simondan, situé sur la route cantonale 524-B-P, sur la commune de Payerne (contournement de Payerne).

1.5.1 Assens - RC 442 IL-S, 443 IL-S et 444 IL-S, carrefour du Mont Sofflet

Le tronçon retenu est composé de l'axe prioritaire RC 443 IL-S Echallens-Morrens sur lequel viennent se greffer deux carrefours distants de 65 mètres environ : le croisement nord avec la RC 442 IL-S reliant Assens à Malapalud et celui de la RC 444 IL-S reliant Assens à Bretigny-sur-Morrens. Le trafic journalier moyen TJM 2015 s'élève à 2'000 véh./j sur l'axe principal, 800 véh./j sur le tronçon en direction d'Assens, 300 véh./j en accès à Malapalud et 500 véh./j en direction de Bretigny.

.

Illustration 1 - Situation générale

L'analyse d'accidents a permis notamment de confirmer que le carrefour nord Assens-Malapalud aménagé par des pertes de priorité constitue un point noir au sens de la norme VSS 641'724-15. La gravité des accidents est deux fois supérieure à la moyenne suisse par rapport à d'autres carrefours situés hors localité. Les causes déterminantes sont dues à la trajectoire rectiligne de l'axe Assens-Malapalud qui peut pousser les automobilistes à s'engager trop rapidement dans le carrefour, et à sous-estimer le temps nécessaire à la manœuvre. Une analyse de trafic plus précise montre que les carrefours disposent de bonnes réserves de capacité et la gestion par perte de priorité n'est pas remise en cause.

Illustration 2 - Situation projetée

Le projet prévoit ainsi de :

1. démanteler la branche du carrefour nord Malapalud-Assens. Un cheminement piétonnier de deux mètres sera toutefois maintenu ;

2. réaménager le débouché de la route cantonale 442 venant de Malapalud de manière plus perpendiculaire par rapport à l'axe principal ;
3. adapter la branche RC 444 IL-S avec notamment une reprise du débouché depuis Assens ;
4. réfectionner le revêtement sur l'entier du périmètre constitué des deux carrefours jusqu'au débouché de la déchetterie (périmètre représenté en gris sur l'illustration 2).

1.5.2 Bettens – RC 306 B-P et 312 C-P, carrefour du Maupas

Le tronçon retenu se situe sur la commune de Bettens et constitue l'intersection de la route cantonale 312 C-P "Bettens-Bioley-Orjulaz" et la route cantonale 306 B-P "Bettens-St-Barthélémy". Le trafic journalier moyen (TJM 2015) est de 3'650 véh/j sur l'axe le plus chargé. La gestion de ce carrefour a passablement évolué ces dernières années, passant d'une priorité de droite à une perte de priorité de la RC 312 (cédez-le-passage venant de Bioley-Orgulaz). La disposition des axes formant un angle aigu n'est pas optimale en termes de sécurité routière et constitue un danger qui doit être supprimé.

Il faut également relever que le trafic est appelé à augmenter fortement ces prochaines années puisque la commune projette de créer un contournement en lien avec l'évolution du périmètre d'exploitation des gravières et des zones de dépôt de matériaux d'excavation (DMEX). Les projections à 2030 indiquent des valeurs de trafic d'environ 9'000 véh/j sur l'axe le plus chargé.

Illustration 3 - Situation générale

Pour ne pas compromettre la sécurité routière, l'exploitation actuelle du carrefour par des pertes de priorité ne sera par conséquent plus possible avec les charges attendues. Le projet prévoit donc de créer un giratoire de 30 mètres de diamètre comme présenté sur l'illustration 4. Le tronçon actuel de la RC 306 B-P indiqué par un cercle sur le plan ci-avant sera démantelé et remis à l'agriculture.

.

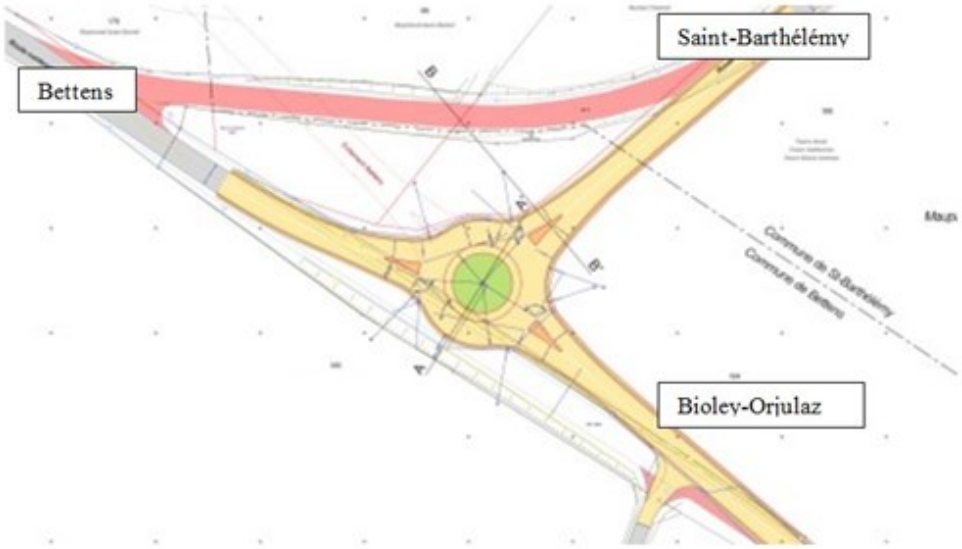


Illustration 4 - Situation projetée

1.5.3 Bussigny - RC 151 B-P, carrefour En Reculan est et ouest

La RC 151 B-P est une route cantonale principale appartenant au réseau de base reliant Aclens à Lausanne. Le tronçon étudié est constitué par les deux carrefours giratoires situés dans la zone industrielle En Reculan (accès à Conforama) et s'étend jusqu'au début du pont du Cudrex (secteur indiqué par un cercle sur l'illustration 5). Cet axe compte un trafic journalier moyen sur le secteur analysé (TJM 2015) de 22'250 véh./j.

La chaussée comprend le plus souvent 2 x 1 voie, parfois très larges, séparées par une berme centrale, avec les exceptions suivantes :

- à l'est des ponts CFF, les voies de circulation sont séparées par une ligne de sécurité ;
- entre les ponts CFF et le giratoire En Reculan est, la chaussée est composée de deux voies en direction de l'ouest : une présélection pour le mouvement tourner-à-droite (accès Z.I) et une voie d'entrée dans le giratoire.

.

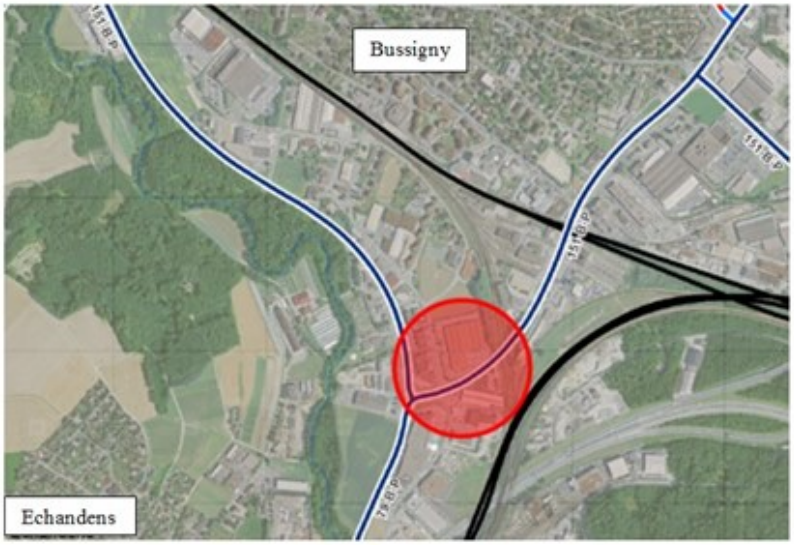


Illustration 5 - Situation générale

Le tronçon comprend également un trottoir de part et d'autre de la chaussée, dont celui côté nord est mixte piétons-vélos (en descendant du pont du Cudrex). Le secteur ne comporte qu'une seule traversée piétonne non régulée entre les giratoires. Si, à cet endroit, la chaussée ne dispose que d'une seule voie par sens de circulation, celles-ci sont très larges et permettent le positionnement de deux véhicules, même de grandes tailles. Cette situation n'est par conséquent pas idéale pour la sécurité des piétons.

Une analyse de trafic a démontré que le système de gestion des carrefours à l'aide de giratoire n'est pas remis en question, il est satisfaisant d'un point de vue des capacités utilisées. Il est toutefois relevé que l'entier du périmètre est saturé aux heures de pointe, mais que ce phénomène est dû à une remontée de file venant des carrefours de Plans de Croix, situés après le pont du Cudrex en direction de la jonction autoroutière de Crissier. L'analyse a également permis de mettre en évidence la forte affluence piétonne entre la ZI Nord et Sud. Un renforcement des traversées piétonnes s'avère nécessaire.

En conclusion, les déficits relevés par les grandes largeurs de voirie et le manque de marquage génèrent une situation difficile en termes de lisibilité du réseau routier pour les automobilistes. Ainsi, afin de clarifier et de sécuriser la situation actuelle, mais également d'améliorer le fonctionnement des giratoires, le projet prévoit les éléments suivants (voir illustration 6) :

1. le ripage du passage pour piétons actuel à 5 m du giratoire est en réduisant à 4.50 m la largeur de la voie de sortie ;
2. l'ajout d'un passage pour piétons à l'est du giratoire est ;
3. le ripage de la sortie du giratoire est en direction de Crissier pour notamment intégrer la présélection de l'entrée de l'ancien centre COB ;
4. l'aménagement de traversées sécurisées pour les cycles et piétons sur les branches du giratoire est et de gabarits satisfaisants sur les trottoirs pour les différentes affectations (ensemble de l'illustration 6) ;
5. le ripage de la voie montante par un travail de marquage, complété par des balises sur le secteur des ponts CFF.

Le revêtement sera réfectionné complètement du giratoire En Reculan est jusqu'au pont du Cudrex, avec également, une reprise de la fondation à certains endroits.

.

Illustration 6 – Situation projetée

1.5.4 Forel - RC 762 B-P / RC 764 C-P, carrefour du Chêne

La RC 762 B-P est une route cantonale principale appartenant au réseau de base reliant Savigny au Pigeon (commune de Forel). Elle constitue un itinéraire de déviation en cas de fermeture de l'autoroute et compte un trafic journalier moyen de 4'200 véh/j (TJM 2015). Le tronçon étudié est constitué par le carrefour avec la route cantonale 764 C-P reliant Forel à Grandvaux. Cet axe compte un trafic journalier moyen (TJM 2015) de 3'250 véh./j (branche en direction de Forel). Le carrefour initialement géré par des pertes de priorités de l'axe secondaire (stop côté Forel et cédez-le-passage côté Grandvaux) a été modifié en 2016 en giratoire provisoire suite à la fermeture de la route RC 701 B-P pour les travaux de réfection.

L'analyse détaillée des accidents a mis en évidence que ce carrefour à perte de priorité constitue un point noir au sens de la norme VSS 641'724-15. Il en ressort que la principale cause des accidents est liée au manque de visibilité combiné avec une mauvaise perception de la vitesse des véhicules en approche, créant ainsi des collisions de véhicules traversant l'axe principal avec le trafic venant soit de la gauche, soit de la droite.

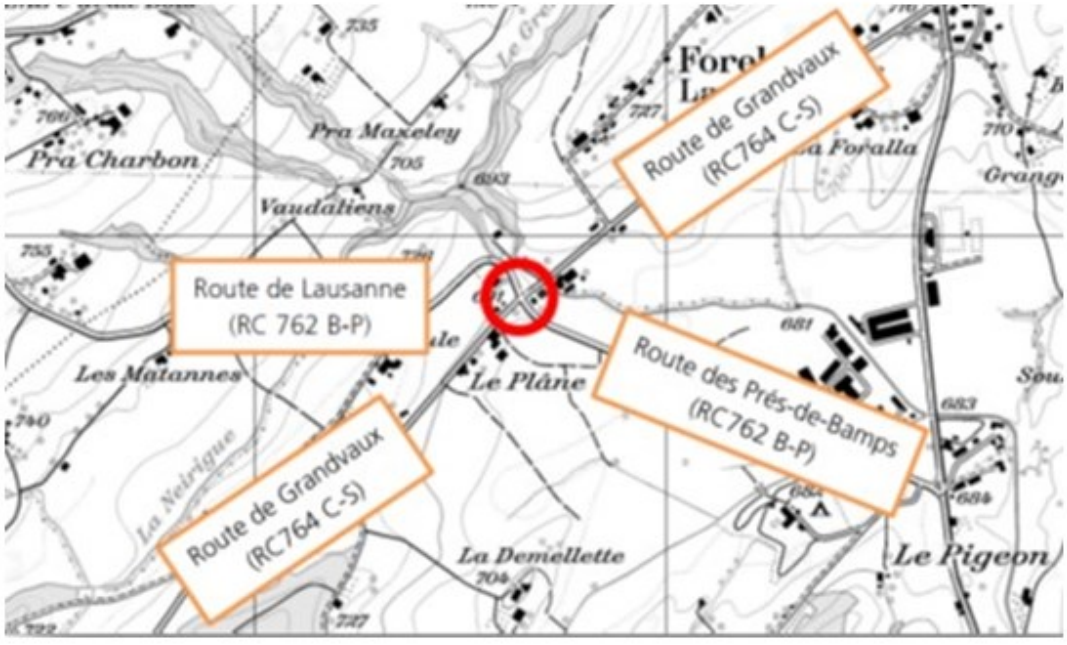


Illustration 7 - Situation générale

Le projet consiste ainsi à créer un carrefour giratoire de 32 mètres de diamètre. Un trottoir sera

également aménagé pour assurer la continuité jusqu'au centre du village. Celui-ci sera cofinancé à 50 % par la commune qui financera également l'entier des coûts d'éclairage public nécessaire pour assurer la sécurité des piétons. De plus, une analyse de la superstructure du giratoire a permis d'élaborer une proposition de réfection afin de garantir la durabilité de l'ouvrage. Les couches de base et de roulement des quatre branches seront rabotées puis réfectionnées dans le respect des standards répondant aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (surface grisée - illustration 8).

Illustration 8 - Situation projetée

1.5.5 St-Triphon - RC 717 B-P / RC 790 B-P, carrefour de la Moutonnerie

Les jonctions autoroutières de St-Triphon constituent un point noir du réseau routier depuis de nombreuses années, au sens de la norme VSS 641'724-15. Avec la collaboration de l'OFROU, des études d'accidents et de trafic ont ainsi été menées sur le périmètre constitué par les deux carrefours de la jonction autoroutière et le carrefour de la Moutonnerie. L'analyse de trafic, financée entièrement par l'OFROU s'est étendue sur le périmètre valaisan, puisqu'il a été constaté des refoulements en lien avec le giratoire du Boeuferant (voir illustration 9).

L'axe principal cantonal constitué par la RC 717 B-P appartient au réseau de base reliant Ollon à Monthey. Il compte un trafic journalier moyen de 25'550 véh/j (TJM 2015) sur le périmètre analysé. L'objet du financement prévu dans ce crédit-cadre concerne uniquement la partie vaudoise, soit le carrefour de la Moutonnerie constitué par l'intersection avec la route cantonale 790 B-P (accès à la ZI d'Aigle) et un débouché communal côté sud. Il faut relever que le carrefour de la Moutonnerie est traversé par les voies du train de l'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC).

.

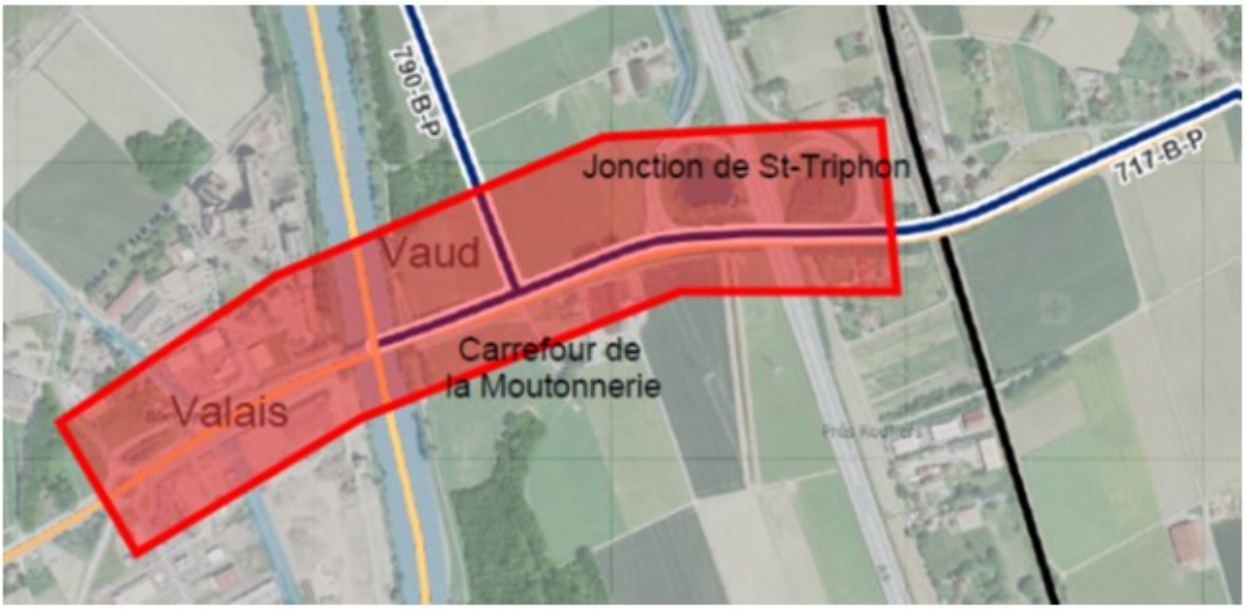


Illustration 9- Situation générale

Les études ont montré que la gestion actuelle par des carrefours à perte de priorité n'est plus adaptée au trafic actuel. Vu la proximité des carrefours de la jonction et de la Moutonnerie, le projet prévoit l'implantation d'une régulation lumineuse des trois carrefours précités. La mise en place des feux se fera dans les gabarits des chaussées existantes, sans création de voies supplémentaires. Les carrefours doivent être coordonnés, nécessitant ainsi quelques travaux de génie civil pour assurer cette liaison par fibre optique.

En parallèle, l'OFROU réalisera la mise en place de feux de régulation sur les deux jonctions ainsi que la réfection de l'enrobé bitumineux sur l'entier de leur périmètre UH-PERI (périmètre d'entretien des routes nationales).

.

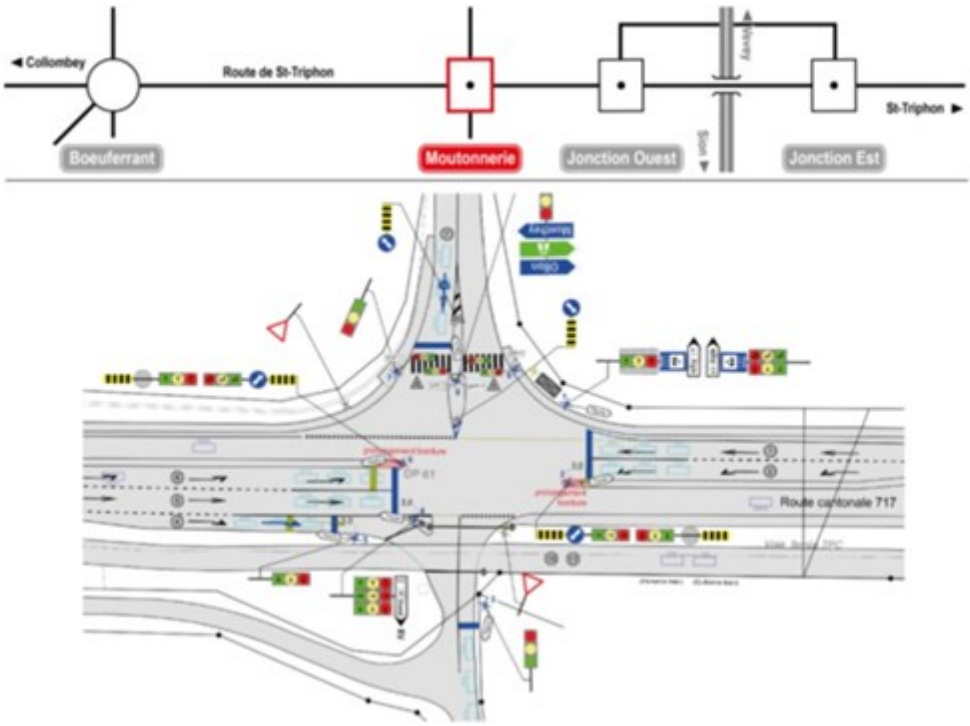


Illustration 10 - Situation projetée, carrefour de la Moutonnerie

1.5.6 Payerne - RC 524 B-P, carrefour du Simondan

Le périmètre analysé se trouve au sud de la commune de Payerne. Il comprend le carrefour du Simondan (RC 524 B-P) avec la rue de la Vignette (route communale) et s'étend jusqu'à la jonction de la route de Berne (RC 601 B-P) avec la route de Fribourg (RC 524 B-P au nord, respectivement RC 608 B-P au sud).

La RC 524 B-P constitue la route de contournement de Payerne et donne accès à l'autoroute. Elle compte un trafic journalier moyen de 16'800 véh/j (TJM 2015) au droit du périmètre étudié et constitue l'axe le plus chargé de ce secteur. Le tronçon de la route de Berne compte en effet un trafic d'environ 7'600 véh./j au droit de l'échangeur.

En plus des problèmes de sécurité relevés au carrefour du Simondan, une analyse de trafic a mis en évidence que le carrefour ne dispose d'aucune réserve de capacité et est même saturé à l'heure de pointe du soir. La gestion actuelle constituée par une perte de priorité de l'axe communal n'est par conséquent plus adaptée aux charges de trafic actuelles. La majorité des accidents sont des collisions entre un véhicule tournant à gauche depuis la route de la Vignette et le trafic venant sur la gauche, soit depuis la jonction avec la route de Berne.

.

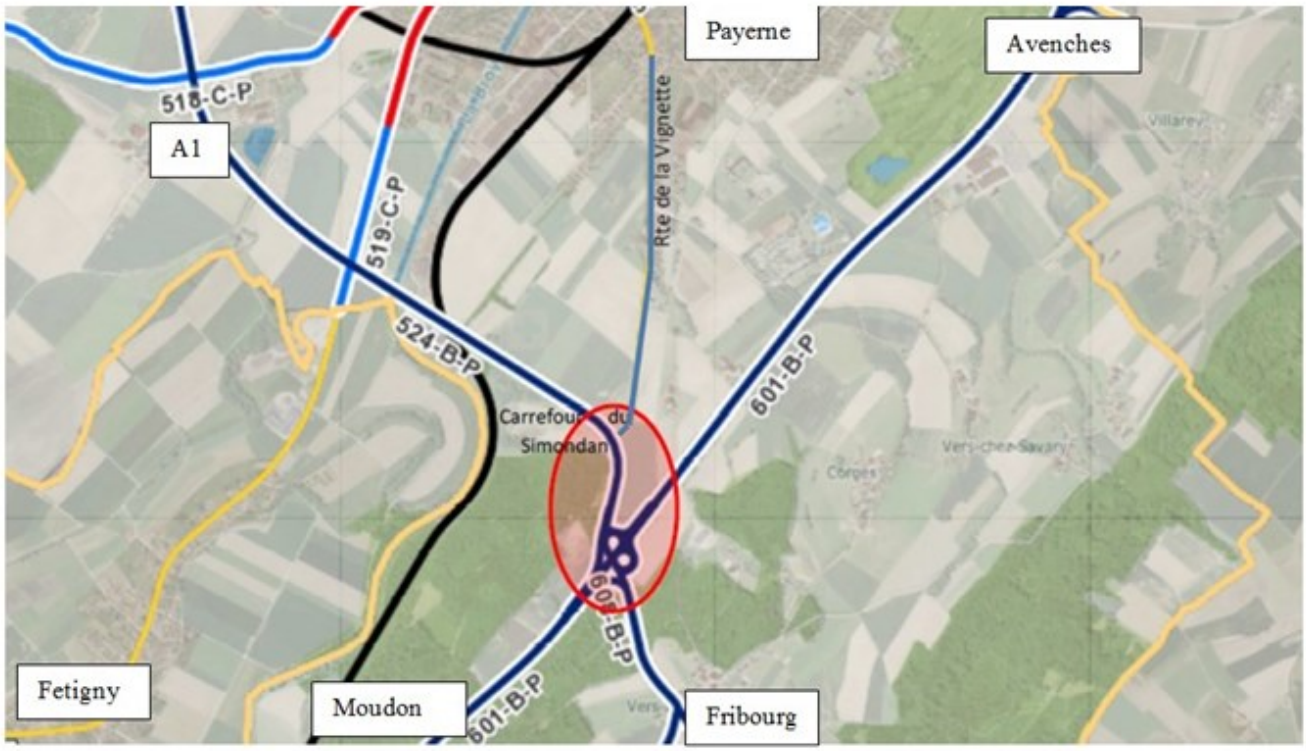


Illustration 11 - Situation générale

Pour assainir ce secteur, le projet comprend les travaux suivants, présentés en figure 12 :

A. Carrefour du Simondan

1. Création d'un giratoire à trois branches de 30 mètres de diamètre.
2. Création d'un by-pass pour les véhicules sur la voie de l'axe Fribourg > Payerne (rue de la Vignette).

Le projet prend partiellement en compte des besoins futurs qui consisteront à créer un by-pass pour les véhicules sur la voie de l'axe autoroute A1 > Fribourg (surface hachurée). Bien que sa réalisation soit prévue ultérieurement, les coûts présentés au chapitre suivant tiennent compte des emprises et de la réalisation de l'encaissement de cet aménagement.

B. Echangeur de la route de Berne

1. Modification de la bretelle de l'axe Berne > Fribourg pour empêcher les véhicules d'obliquer à gauche et les obliger à emprunter le giratoire du Simondan.
2. Création d'une voie de présélection pour les véhicules sur la voie de l'axe autoroute A1 > Fribourg souhaitant obliquer à gauche pour rejoindre la voie de l'axe Lausanne > Berne.
3. Modification de la géométrie de la bretelle rejoignant la voie de l'axe autoroute A1 > Fribourg depuis la voie en provenance Lausanne.

.

Illustration 12 - Situation projetée, carrefour du Simondan et échangeur route de Berne

1.6 Crédit sollicité

Les montants arrondis des études et travaux sont les suivants:

	Libellé	RC	Coût travaux estimé HT	Honoraires HT	TVA 7.7% + arrondis	Total TTC
1	Etudes générales (cartes des zones à sécuriser, priorisation, analyses détaillées d'accidents, audit de projets et études d'avant-projets des zones prioritaires)			370'000.-	30'000.-	**400'000.-**
2	Assainissements d'endroits à concentration d'accidents comprenant des mesures simples (marquage et signalisation)		185'000.-		15'000.-	**200'000.-**
3	Assens – Carrefour du Mont Sofflet	442 IL-S / 443 IL-S / 444 IL-S	750'000.-	55'000.-	65'000.-	**870'000.-**
4	Bettens – Carrefour du Maupas	306 B-P / 312 C-P	987'000.-	93'000.-	90'000.-	**1'170'000.-**
5	Bussigny – Carrefours en Reculan	151 B-P	1'526'000.-	115'000.-	134'000	**1'775'000.-**
6	Forel – Croisée du Chêne	762 B-P / 764 C-P	1'160'000.-	85'000.-	100'000.-	**1'345'000.-**
7	St-Triphon – Carrefour de la Moutonnerie	717 B-P / 790 B-P	603'000.-	30'000.-	55'000.-	**688'000.-**
8	Payerne – Carrefour du Simondan et jonction avec la route de Berne	524B-P / 601 B-P	2'660'000.-	130'000.-	225'000.-	**3'015'000.-**
					Montant total TTC	**9'463'000.-**

Pour le projet "Forel, carrefour du Chêne" (6), les prix sont basés sur un appel d'offres rentré le 25 juillet 2017. A ces coûts viennent s'ajouter la part des travaux directement payés par la commune pour l'aménagement du trottoir (pour moitié) et de l'éclairage public pour un montant total de CHF 85'000.- TTC.

Pour les autres projets les coûts sont basés sur l'expérience de la DGMR pour des projets similaires.

Il faut relever que les études générales (1) n'ont aucun lien avec les objets de construction présentés dans cet EMPD (3 à 8). Elles permettront d'analyser les futures zones à sécuriser et de trouver des solutions d'assainissement.

Enfin, le point (2) "assainissement d'endroits à concentration d'accidents comprenant des mesures simples (marquage et signalisation)" concerne des endroits à définir dans le cadre des études générales (1). En effet, l'analyse de certains points accidentogènes met parfois en évidence une lacune de perceptibilité du secteur étudié et propose des mesures de marquage et de signalisation, telle que l'implantation de flèches de balisage ou de mieux marquer les bords de chaussée par une ligne de bord.

1.7 Risques liés à la non réalisation de ces projets

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre de la présente demande de crédit ne pourraient pas être rapidement engagés et que, par conséquent, ces projets devaient être repoussés, la première conséquence serait le maintien des risques encourus par les usagers de la route.

L'autre conséquence serait que la DGMR ne pourrait pas poursuivre les études statistiques et les analyses d'accidents des points noirs pour les années à venir, ce qui porterait notamment préjudice à la poursuite des mesures inscrites dans le rapport Via Sicura approuvé en octobre 2010 par le Conseil fédéral puis, adopté par le Parlement en juin 2012, et ne permettrait pas de respecter l'article 6a, al. 3 LCR imposant la suppression des points noirs.

Pour rappel, les objectifs de Via Sicura avaient été atteints en termes de diminution du nombre de tués sur la période de 10 ans comprise entre 2002 et 2011, puisque l'on avait enregistré une diminution de quelque 50 % de tués sur les routes vaudoises. En revanche, un effort important devait encore être fait quant à la diminution du nombre d'accidents et de blessés qui totalisaient une baisse de 26 %, respectivement 29 % sur cette même période.

Au regard des statistiques récentes, la route a fait 20 victimes, 2'094 blessés graves et légers confondus pour un total de 4'659 accidents sur l'ensemble du territoire cantonal vaudois en 2016. En comparant ces résultats avec ceux obtenus en 2007, soit sur une période similaire constituée des 10 dernières années (2007-2016), les mêmes constats sont mis en évidence. Si le nombre de tués a fortement baissé, avec une diminution de 44 %, il n'en est pas de même avec le nombre de blessés et le nombre d'accidents qui ont diminué de 27 %, respectivement de 18 %. Ainsi, des mesures plus lourdes, dont un assainissement des endroits à fortes concentrations d'accidents, doivent pouvoir être assurées.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Pour ce qui est des études statistiques, de l'établissement de cartes des zones à sécuriser et leur priorisation, ainsi que des analyses détaillées des accidents, les bureaux d'ingénieurs privés spécialisés assumeront l'élaboration des études. Elles seront coordonnées et serviront de support à la décision de la DGMR, entité accidentologie et notamment du chargé de sécurité ISSI (conformément à l'art 6a, al. 4 LCR). Pour rappel, cet article précise que la Confédération et les cantons sont tenus de désigner un interlocuteur responsable en matière de sécurité routière. Cette personne doit notamment s'assurer de la mise en place des instruments de sécurité de l'infrastructure (ISSI). Ensuite, d'autres bureaux d'ingénieurs privés assumeront les études d'avant-projets des zones prioritaires retenues dans la planification.

En ce qui concerne les travaux projetés à Assens, Bettens, Bussigny, Forel, St-Triphon et Payerne au sens des chapitres 1.5.1 à 1.5.6, ceux-ci seront organisés de la manière suivante :

Les bureaux d'ingénieurs privés assumeront les prestations énoncées ci-après :

- élaboration des projets ;
- direction locale des travaux ;
- appui à la direction générale des travaux.

La DGMR, Division infrastructure routière, sera en charge de la direction générale des travaux.

3 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

EOTP I.000538.01 "Points noirs, 3ème crédit-cadre"

En milliers de francs

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	3'000	3'000	2'000	1'463	9'463
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	**3'000**	**3'000**	**2'000**	**1'463**	**9'463**
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
c) Investissement total : dépenses brutes	3'000	3'000	2'000	1'463	9'463
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	**3'000**	**3'000**	**2'000**	**1'463**	**9'463**

Le n° EOTP I.000538.01 est prévu au projet de budget 2018 et au plan d'investissement 2019 – 2022 avec les montants suivants :

Année 2018 CHF 900'000.-

Année 2019 CHF 500'000.-

Année 2020 CHF 000'000.-

Année 2021 CHF 500'000.-

Année 2022 CHF 100'000.-

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement annuel est prévu sur 20 ans à raison de CHF 473'200.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de : (CHF 9'463'000 x 4 x 0.55)/100 = CHF 208'200.-.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la DGMR.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Toutes ces routes font partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises. Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de la DGMR affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

3.6 Conséquences sur les communes

Une fois les travaux d'assainissements des points noirs achevés, les communes concernées disposeront d'une amélioration significative de la sécurité routière. Le suivi de l'accidentalité des secteurs permettra de confirmer au cours des années suivantes la justesse des solutions retenues.

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

Tous les projets de réfection présentés au chapitre 1.5.1 à 1.5.6 présentent incontestablement des incidences favorables sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.

En effet, leur réalisation permettra d'améliorer les conditions de circulation tant pour les transports individuels que pour les transports en commun et la mobilité douce, tout en améliorant la sécurité des usagers de la route.

De plus, la création de giratoires offre une meilleure fluidité du trafic garante d'une diminution de la pollution, du bruit et de la consommation d'énergie.

Enfin, les documents d'appel d'offres pour les travaux seront élaborés de façon à inciter les entreprises à utiliser des matériaux recyclés et un contrôle strict de la gestion des déchets de chantier sera fait.

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

Cet investissement s'inscrit dans la mesure 2.8 du programme de législature du Conseil d'Etat 2017-2022, soit : *Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité,* avec l'action en cours : *Poursuivre l'amélioration de l'état du réseau routier cantonal.*

En outre, les projets concernés s'inscrivent dans la mesure A22 "Réseaux routiers" du plan directeur cantonal qui définit les priorités de l'Etat pour l'ensemble des routes cantonales et en établit la hiérarchie sur la base, entre autres, de la sécurité. En effet, les indicateurs choisis pour cette mesure sont la localisation des points noirs du réseau routier cantonal, ainsi que le nombre de victimes d'accidents de la circulation (tués et blessés).

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

Néant.

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

Conformément à l'art. 163, al. 2 Cst-VD, avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation précitée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense (art. 7, al. 2 de la loi vaudoise sur les finances ; LFin, RSV 610.11).

Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284, cons. 5, ATF 105 Ia 80 cons. 7 et cf. ch. 1.2 du présent EMPD). En effet, de telles dépenses doivent

nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

Comme le démontre le présent EMPD, les travaux projetés relèvent des obligations du canton en ce qui concerne l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 20, let. a LRou). En tant qu'ils visent à la correction de tronçons ne répondant plus aux exigences de la sécurité routière, tant en termes d'écoulement que de sécurité, les travaux pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi. L'article 6a al. 3 LCR tend également à la suppression des points noirs. Le critère relatif au principe de la dépense est donc rempli.

En ce qui concerne la quotité de la dépense, les travaux projetés ne prévoient rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à garantir la fonctionnalité (écoulement trafic et sécurité) des carrefours concernés. Les aménagements projetés ont en effet été définis comme étant à même d'éliminer les défauts relevés lors des analyses de trafic et de sécurité, de manière à rendre ces carrefours conformes aux normes professionnelles et directives en vigueur (normes VSS et directives de l'OFROU). Le montant des travaux envisagés se limite uniquement à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc également rempli en l'espèce.

En ce qui concerne le moment de la dépense, il est manifeste que celle-ci ne saurait être différée au vu des risques encourus par les usagers de la route (cf. chiffre 1.7 du présent EMPD). Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

Au vu de l'analyse qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de dépenses liées au sens de l'art. 163, al. 2 Cst-VD. Elles ne sont donc pas soumises à compensation.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

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

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Les conséquences de l'EOTP I.000538.01 "Points noirs, 3ème crédit-cadre" sur le budget de fonctionnement sont les suivantes:

En milliers de francs

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt		208.2	208.2	208.2	624.6
Amortissement		473.2	473.2	473.2	1'419.6
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires					
Total augmentation des charges		**681.4**	**681.4**	**681.4**	**2'044.2**
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Total net		**681.4**	**681.4**	**681.4**	**2'044.2**

4 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 :

PROJET DE DÉCRET
accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 9'463'000.- pour financer les travaux d'élimination de six secteurs dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité, les études générales de sécurité routière, ainsi que les travaux de marquage et de signalisation en vue de l’assainissement de lieux accidentogènes

du 28 février 2018

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 9'463'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux d'élimination de six secteurs dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité, les études générales de sécurité routière, ainsi que les travaux de marquage et de signalisation en vue de l’assainissement de lieux accidentogènes

Art. 2

[1] Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d’investissement*et amorti en 20 ans.

Art. 3

[1] Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 février 2018.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MAI 2018 RC-58

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au CE un crédit-cadre de CHF 9'463'000.- pour les travaux d'élimination de six secteurs dangereux HT, les études générales de sécurité routière et les travaux de marquage et signalisation pour l'assainissement de lieux accidentogènes

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 15 mars 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze et Circé Fuchs, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Maurice Neyroud (qui remplace Pierre Volet), Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Pierre Volet et Alexandre Rydlo étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructure (DGMR), Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département présente le 3ème crédit cadre qui concerne l'assainissement des points noirs. Deux crédits cadre ont déjà été adoptés concernant ces lieux accidentogènes, jugés dangereux, et pour lesquels une analyse et une veille permanente est nécessaire. Certaines interventions nécessitent des corrections de l'infrastructure. Ces situations d'accident dans le canton sont documentées dans des cartes, qui sont régulièrement mises à jour au travers d'études, et qui retiennent un certain nombre de critères d'accidentologie. Ils déterminent des critères pour corriger la survenance d'un nouvel accident. Avec le nombre d'accident relevé, il y a des accidents pour lesquels il est possible d'intervenir au travers du marquage et de la signalisation. Certaines situations nécessitent cependant de modifier la géométrie de la chaussée, soit en l'élargissant, soit en donnant plus de visibilité et d'espace, pour prévenir la survenance d'un nouvel accident. Ce 3ème crédit cadre concerne 6 secteurs d'intervention dont les principes généraux retenus vont être présentés en détail. Un certain nombre d'analyses sont également prévues par ce crédit cadre. En effet, respectant le principe d'économicité, certaines interventions sont plus légères, et procéder à des modifications de chaussée constitue l'ultima ratio. Ainsi, certaines fois, la correction routière est nécessaire. Un budget est prévu pour les analyses spécifiques. CHF 400'000.- sont prévus pour des interventions légères (marquage et de la signalisation). 6 secteurs nécessitent des interventions plus lourdes, notamment à Payerne. Les principes généraux sont décrits dans des critères qui obéissent aux normes VSS, de niveau fédéral (norme 641 713).
La détermination d'un point noir se base sur une approche statistique, qui utilise une base de données (VUGIS) gérée au niveau de la confédération. Elle est alimentée par les polices communales ou cantonales. Le policier alimente la base avec le rapport de l'accident en indiquant la localisation, la cause probable, et surtout les conséquences. Une fois la base de données disponible, le réseau est découpé en espace-temps. Les secteurs font 150 m de long, et une période d'analyse est déterminée, de 3 ou 5 ans. Les points pour chaque secteur dangereux sont comptés pendant la période, en fonction des occurrences (morts, blessés graves, blessés légers, tôle froissée). Lorsque le score atteint un certain niveau, le secteur passe dans la catégorie point noir. Deux exemples sont détaillés, avec une analyse selon les normes VSS, adaptée aux routes

nationales. Pour qu'elle fonctionne, il faut beaucoup d'accidents graves. La période d'analyse est de 3 ans et ne prend en compte que les morts et les blessés. Cette méthode est comparée à la méthode vaudoise, plus complète. Les différences principales sont que la période est prolongée à 5 ans car il y a moins d'accidents sur les routes cantonales, et qu'en plus des morts et blessés, les accidents qui concernent des dégâts matériels sont aussi pris en considération. En effet, la tôle froissée signifie quand même qu'il y a un problème sur le tracé. Les deux méthodes sont comparées, avec une bonne corrélation entre les scores. Un point noir peut apparaitre sur une période et disparaitre sur la période suivante. L'historique pour voir ceux qui apparaissent le plus régulièrement est observé. Les secteurs doivent aussi être bien choisis. Un carrefour à 4 branches dont chaque branche serait considérée divise le nombre d'accident par 4 sur le secteur analysé. Un segment doit prendre en compte un carrefour complet pour avoir une statistique fiable. Au-delà de l'analyse statistique, la connaissance du terrain, l'observation, par le voyer, permet d'ajuster la méthode. La situation actuelle, basée sur un rapport de 2015, fait état de 29 points noirs ou secteurs dangereux identifiés. 11 sont de compétences fédérales, des jonctions autoroutières essentiellement (la Maladière étant le secteur le plus dangereux), 17 sur des routes cantonales et 1 cas sur une route communale. Le canton doit traiter les 17 cas qui le concernent. L'exemple qui illustre le projet de Bussigny est montré, avec la légende qui permet d'identifier le type d'accident.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

A la suite des travaux, est-il possible de constater que le point noir est éliminé?

Il n'a pas été constaté qu'un point noir soit réapparu suite à des travaux réalisés. Ce cas ne s'est pas produit et les mesures prises sont significatives. Le point réapparaitrait dans l'analyse le cas échéant.
Il est cité le cas de la RC 422 dont l'estacade et le virage ont été adaptés aux normes. Des accidents ont été constatés après la mise en service et la signalisation été complétée avec des chevrons. Depuis le problème est clairement résolu. Ce type de modification fait partie du crédit demandé.

Ces 6 secteurs sont-ils les plus dangereux et d'autres ont-ils été écartés ?

Les projets sont priorisés en fonction du degré de gravité. Le crédit est demandé de manière subséquente à l'analyse. Il est signalé aussi le cas d'interventions menées simultanément à des travaux d'entretien.
Des mesures immédiates sont également prises si un lieu accidentogène n'est pas répertorié dans les points noirs. La DGMR agit tout de suite avec une signalisation, afin de ne pas laisser un risque pour les usagers. Ce point noir est ensuite intégré dans la période suivante. Ce n'est pas parce qu'un point noir ne figure pas dans l'EMPD que l'on ne fait rien. Ces mesures urgentes sont réalisées avec le budget de fonctionnement.

Il est salué le fait de palier à ces zones accidentogènes. Des doutes quant à l'une d'elles sont évoqués et il est demandé quelle est la marge de manœuvre de la commission sachant que le projet est finalisé, avec un montant donné. Quelles sont les possibilités d'amender un tel projet, notamment pour intégrer un passage piéton ou une piste cyclable par exemple ? Un amendement doit-il être chiffré ?

A ce stade, la commission doit se prononcer sur 6 projets qui sont financés. Un amendement sur l'un de ces objets, pour autant qu'il soit accepté, doit rentrer dans le cadre de ce qui peut être fait. C'est possible de le faire.
Mais il n'est pas possible de faire quelque chose de différent pour le même montant.

Cette question a déjà été posée, avec des projets indispensables, qui arrivent devant la commission et sont tous votés à l'unanimité. La marge de manœuvre est limitée, voire inexistante. A quel stade est-il possible d'intervenir lorsque quelque chose n'est pas prévu dans le cadre des travaux ? Toute proposition supplémentaire implique de revenir avec une étude.

Une analogie est faite avec la présentation d'un projet au législatif communal par une municipalité. Le législatif peut interroger la démarche conduite pour considérer qu'il faut intervenir à ce moment ou non. C'est une première capacité d'interroger le projet. Ensuite, il est possible de dire si la réponse est calibrée à la situation ou non. On peut par exemple dire qu'une signalisation suffit et qu'il n'y a pas besoin de travaux. La CTITM ne se prononce pas sur de grands principes comme d'instaurer une assurance dentaire cantonale ou de dire qu'il faut 3 branches de moins à un giratoire. Ainsi, la commission peut interroger la méthodologie, les solutions apportées. Des amendements à la baisse ou à la hausse sont possibles. Il est encore possible de refuser la demande de crédit. C'est la marge d'appréciation de la commission, mais elle ne peut s'improviser ingénieur. Les aspects techniques ne relèvent pas du législatif.

Un projet dans une commune de 1'000 habitants ne se traite pas de la même manière que pour la ville de Morges. Un commissaire explique que dans sa commune, les commissions du conseil étaient intéressées dès le départ du projet, ce qui permettait d'intégrer des vœux en amont. Une proposition différente retarderait le projet. L'urgence de tels secteurs est comprise.

La DGMR gère 250 projets routiers en cours en permanence. Il n'est pas possible d'envoyer 250 fiches de projets en permanence à la commission. La commission a-t-elle le temps et la qualité d'intéressement souhaité ? Se pose ensuite la question des compétences d'ingénieur civil ou en transport. La disproportion en termes d'investissement de temps n'est pas possible. Il est ensuite possible d'amender un projet sous la forme d'un vœu ou d'un postulat sur un projet spécifique. Cette demande est intégrée dans les réflexions. Les marges de manœuvre budgétaires sont étudiées et un EMPD complémentaires peut être voté par le GC le cas échéant. Par contre, il n'est pas possible d'amender un projet pour le même coût.

La demande formulée en début de législature visant à donner une information sur les EMPD qui vont arriver tous les 3 à 6 mois est rappelée.

La liste peut être communiquée, mais qu'il n'y a encore rien sur le contenu. Les choix techniques ne sont pas encore opérés. Il est mis en doute que les autres départements le fassent. L'élément problématique concerne les finances, à savoir de communiquer des éléments à la commission qui n'ont pas encore été discutés avec le ministre des finances.

Un commissaire est d'avis que cette manière de faire n'est pas possible et que tous les projets seront renvoyés au CE parce que pas aboutis, pas finalisés, etc. Les projets présentés sont bons, ils peuvent être discutés, critiqués, et le cas échéant amendés ou refusés.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seul les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1.5 Description des travaux.

1.5.1 Assens - RC 442 IL-S, 443 IL-S et 444 IL-S, carrefour du Mont Sofflet

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont présentés à la commission.

Du terrain doit-il être remplacé ou acheté?

Quelques acquisitions sont nécessaires, en zone de SDA. Il est possible de faire des compensations, avec moins de largeur grâce à la mobilité douce.

1.5.2 Bettens – RC 306 B-P et 312 C-P, carrefour du Maupas

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont détaillés. La construction du giratoire à trois branche va modérer la vitesse à l'approche du carrefour. Un secteur sera rendu à l'agriculture, ce qui compensera les SDA à acquérir et permet un équilibre. La forme des parcelles agricoles sera plus facilement exploitable.

Il existe plusieurs types de rond-point, avec des diamètres différents. Quelles sont les règles en la matière?

Les règles dépendent de l'analyse du trafic constaté sur les accès. Dans ce secteur, il s'agit des gravières de Bioley-Orjulaz, avec un trafic poids-lourds important. Cela donne une indication sur la taille du giratoire nécessaire pour garantir le rayon de giration dans tous les sens. Certains giratoires doivent tenir compte du passage des bus de transports publics. S'ajoute encore la question de l'itinéraire de transports spéciaux, avec des convois qui peuvent faire 40 à 45 m de long. Le diamètre est alors adapté en conséquence. Dans ce cas, c'est le trafic poids lourds qui est déterminant. Il y a des normes par type de trafic.

La route de contournement de Bettens est évoquée. Un tel projet existe aussi à Bioley-Orjulaz. De quelle façon ces projets de route de contournement ont été pris en compte dans le dimensionnement de ce giratoire et la conception globale de cet ouvrages. Ces routes sont-elles soutenues par le canton au niveau des SDA? Si ces deux contournements se font, St Barthélémy deviendrait-il un cul de sac ?

La DGMR est plutôt favorable à ces routes de contournement qui se heurtent au principe de la compensation des SDA, et n'ont pas reçu l'aval du SDT. Cette situation de limitation du périmètre de construction de ces routes de contournement constitue une impossibilité matérielle liée aux SDA. La commission est rendue

attentive aux révisions concoctées par les services du DETEC de limiter encore davantage le recours aux SDA. Toutes les infrastructures de transports projetées dans le canton vont mordre sur des SDA. L'exemple du dépôt du NStCM à Trélex est cité, qui est resté bloqué 3 ans jusqu'à ce qu'une solution de compensation de SDA satisfaisante pour l'ARE soit trouvée. Une pesée des intérêts doit être faite entre le développement des infrastructures et l'activité agricole.
Ces routes de contournement sont soutenues, mais ce n'était pas par rapport au fonctionnement du réseau, les chiffres de trafic ne nécessitant pas de routes de contournement. Avec les gravières, des opportunités locales de réaménagement du réseau se sont présentées avec des reconstructions, déplacements, voire démolitions de routes. Cela permettrait d'avoir un soutien cantonal au niveau de l'amélioration globale. Le soutien apporté par la DGMR concernait l'opportunité de le faire sans entrer dans une mesure de financement de ces routes de contournement. Ces projets ont avancé avec les communes et la DGMR a participé aux études en partenariat. La problématique de la compensation des SDA a stoppé le projet.
Le projet communal est compatible avec le projet proposé. Avec les routes d'évitement, le trafic serait encore plus intense, avec 9000 véhicules par jour. Et il serait important d'avoir un moyen d'insertion depuis St Barthélémy. C'est plutôt Bettens qui se retrouverait en cul de sac. Il y a eu un changement entre la rédaction de l'EMPD et la prise de position du SDT.

1.5.3 Bussigny - RC 151 B-P, carrefour En Reculan et Poimboeuf

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont présentés. L'opportunité d'intervenir en parallèle de travaux d'entretien de la chaussée pour corriger divers points de ce secteur est soulevée. Entre autre, le marquage du giratoire sera clarifié avec un double anneau. Un passage piéton, trop en recul, sera déplacé et rapproché de la sortie du giratoire.

Implanter un passage piéton proche d'un rond-point est-il une bonne chose avec les camions qui roulent sur ce tronçon ? L'affluence de piétons et/ou de camion ne risque-t-elle pas de bloquer le rond-point ?

Une branche pourrait être bloquée momentanément, mais la voie intérieure permettra de bifurquer sans blocage. Un ilot central permettra aux piétons de traverser une voie à la fois.

Marcher 50 m ne devrait pas poser problème pour les piétons, ce d'autant que certains giratoires manquent de visibilité en fonction des monuments ou aménagements en leur centre. Les rapprocher peut poser problème au niveau de la sécurité selon un commissaire.

Le regret d'enlever la seule chicane de l'Ouest lausannois est mis en avant.

1.5.4 Forel - RC 762 B-P / RC 764 C-P, carrefour du Chêne

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont détaillés. Les travaux se font en collaboration avec la commune qui a prévu des aménagements de mobilité douce, cofinancés entre canton et commune pour moitié chacun. Ce giratoire de 32 mètre est situé sur un itinéraire de transports spéciaux.

1.5.5 St-Triphon - RC 717 B-P / RC 790 B-P, carrefour de la Moutonnerie

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont présentés. Ce tronçon limité à 80 km/h est chargé en trafic. Il a été décidé en collaboration avec l'OFROU de mettre en place une signalisation lumineuse, de revoir le marquage du secteur pour assurer la sécurité des usagers, y compris pour la route industrielle en direction d'Aigle. Concernant la signalisation, le financement est pris en charge au deux-tiers par l'OFROU, ce qui est un excellent arrangement pour le canton.

Une coordination avec le projet Rhône 3 est-elle envisagée, avec les trois voies prévues à futur ?

Une présélection supplémentaire par rapport à la situation existante est prévue.
Une délégation de la direction de la DGMR a été membre du jury d'un concours d'architecture et d'ingénierie concernant la création d'un nouveau pont pour le chemin de fer. La place libérée par le train permettra de créer une piste supplémentaire sur le pont actuel.

Le projet n'est pas assez ambitieux car il existe encore d'autres jonctions sur cette route, limitée à 80 km/h. Le périmètre de danger est plus complexe et plus étendu. Qu'en est-il de la coordination avec le projet d'agglomération Aigle-Monthey, qui prévoyait de favoriser la mobilité douce ? Il y a en effet peu de ponts sur le Rhône et rien sur ce pont pour les vélos, pas même une bande cyclable. Il est demandé ensuite si c'est

une bonne idée de mettre des feux entre deux ronds-points, ainsi qu'à la sortie de l'autoroute, vu le constat des bouchons actuels. Un doute est émis sur le fait que cela améliore la situation sur l'autoroute.

La complexité de ce carrefour est évoquée. En termes de fluidité et de fonctionnement, les feux intelligents vont améliorer l'ensemble de ces carrefours et en régler le débit. Concernant la mobilité douce, et suite au concours, ce projet n'est pas un axe retenu dans le cadre du projet d'agglomération pour la mobilité douce. C'est la raison pour laquelle elle n'est pas intégrée au projet.

De manière générale dans le projet d'agglomération, le vélo n'est toujours pas considéré comme un moyen de transport, mais de sport et de loisir. Pour passer de Aigle à Monthey, de la rive droite à la rive gauche du Rhône, outres les passerelles d'Aigle et Massongex, il est nécessaire de passer par ce pont, qui est dangereux.

L'idée de la stratégie vélo est d'éviter de faire traverser des jonctions autoroutières de ce type. Les itinéraires favorisés pour la mobilité douce ne sont peut-être pas aussi directs, mais il n'y a pas d'aménagement prévu à cet endroit.

Un commissaire rejoint les remarques faites et connait bien cette jonction. Les professeurs d'auto-école vont être déçus d'avoir moins de problématiques à proposer à leurs élèves. Concernant la fluctuation de trafic, est-il est possible d'étudier une réduction de vitesse pour éviter certains accidents sur ce tronçon ? Avec de plus en plus de camions, un parking d'échange demandé, et encore en amont, vers le giratoire d'Ollon, des sorties privées qui ont connu des accidents à plusieurs reprises, l'ensemble de cette route est problématique d'un rond-point à l'autre. C'est aussi le seul accès à la gouille de St Tryphon, ou se rendent les jeunes de la région. Ce site n'est par ailleurs pas desservi par les bus.

Il existe d'autres possibilités d'accès, de part et d'autres du Rhône. Concernant la vitesse, ce projet n'intègre pas d'objectifs de limitation de vitesse à ce stade. Toutes les problématiques de vitesse sont traitées par la Commission consultative de circulation (CCC), avec la sous-commission de limitation de vitesse (LCLV). Si une mesure doit être prise, le processus se mettra en place de manière structurée, une fois le projet entré en service.
Il s'agit de la mesure MS 9 en priorité 1 du projet Chablais agglo. Le projet Rhône 3 portant en particulier sur les travaux de sécurisation des abords du fleuve implique la reconstruction des passerelles déjà mentionnées. Il prévoit également la mise à disposition de deux nouvelles passerelles à l'attention de la mobilité douce, l'une entre Monthey et Bex à proximité de la Gryonne, l'autre entre St Tryphon et Colombey-le-Grand à proximité de l'Etang aval. Il s'agit actuellement de passerelles techniques de conduites qui seront ouvertes aux modes doux dans le cadre de leur reconstruction.
C'est conforme à la stratégie d'agglomération, avec des itinéraires alternatifs sécurisés, plutôt que d'intégrer la mobilité douce sur des axes très roulants.

1.5.6 Payerne - RC 524 B-P, carrefour du Simondan

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont présentés. La création d'un second by-pass est anticipée au niveau des emprises et des fondations. L'entretien des bretelles aura lieu en même temps pour regrouper les travaux et limiter la gêne aux usagers.

Un commissaire relève qu'il y a 30 ans, il imaginait qu'il y aurait une autoroute à cet endroit, ce qui est quasiment le cas avec l'échangeur. Le trafic a beaucoup augmenté aux heures de pointe, avec des accrochages. Cette réalisation rendra la circulation plus facile.

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

La commission se voit confirmer que les montants du plan d'investissement 2019 – 2022 sont tronqués dû à un problème de mise en page. Le montant pour 2020 est de CHF 1 mio.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents
L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 06 mai 2018

Le rapporteur :

Jean-François Thuillard

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 2'800'000.- pour financer les travaux de construction d'une nouvelle bretelle d'accès à la RC 601 depuis la RC 618 et l'assainissement de deux ouvrages adjacents, sur les communes de Lucens et de Curtilles

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La route cantonale RC 601 (route de Berne) relie Lausanne à Berne. Il s'agit d'une route principale suisse. La route cantonale RC 618 relie Lucens à Romont. Elle est perpendiculaire à la rivière la Broye et à la RC 601. Le dispositif actuel ne comporte que trois bretelles d'accès et il y a lieu de réaliser une quatrième et dernière bretelle manquante, à savoir l'accès à la RC 601 depuis la RC 618 dans le sens Berne-Lausanne (point 1 sur l'image ci-dessous). Pour l'heure, les véhicules souhaitant prendre la direction de Lausanne doivent traverser Lucens.

L’ouvrage sur la RC 601 (point 2) est un pont-cadre en béton armé de 13.10 mètres de portée, construit en 1962. Il doit être assaini. La bretelle d’accès depuis la RC 601 vers la RC 618 (sens Berne-Lausanne) comporte un pont-dalle d’une portée de 40 m (point 3) franchissant le ruisseau des Vaux et posé sur deux culées et trois séries de deux piles. Ce pont, ainsi que la chaussée de la bretelle, doivent également être assainis.

Figure 1 - Situation générale

La présente demande de crédit a pour but d'assurer le financement des travaux de construction d’une nouvelle bretelle permettant l’accès direct à la RC 601 depuis la RC 618 en direction de Lausanne sans transiter par le village de Lucens. Elle a également pour but d’assurer le financement des travaux d’assainissement des ouvrages existants mentionnés plus haut.

1.2 Bases légales

L'entretien des routes cantonales hors traversée des localités et des installations accessoires nécessaires à leur exploitation (cf. art. 2 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991, LRou ; RSV 725.01) incombe à l'Etat (art. 20, al. 1, lit. a LRou). Lorsque cela s'avère nécessaire, comme c'est le cas en l'espèce, les tracés existants doivent en outre être adaptés et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8 LRou), lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des normes professionnelles en vigueur (normes VSS et art. 12 LRou), ainsi qu’aux objectifs de l’aménagement du territoire et de la protection de l’environnement (art. 8, al. 2 LRou).

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 ne deviennent excessives, de façon à les réduire dès que et autant que possible. Cette législation impose ainsi les principes applicables aux limitations des émissions (art. 11 ss LPE), 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, lorsque plusieurs sources de pollution atmosphérique

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 pour réduire ces atteintes ou pour y remédier (plan de mesures) ; ce plan est contraignant pour les autorités auxquelles les cantons ont confié des tâches d'exécution (art. 44a, al. 1 et 2 LPE). Les limites et mesures précitées sont détaillées dans l'ordonnance fédérale du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1). Pour ce qui est de la compétence, l'exécution des mesures qui découlent de la législation fédérale est confiée aux cantons (art. 36 LPE).

1.3 Situation actuelle

<u>Absence d'une bretelle RC 618 – RC 601 en direction de Lausanne</u>

Aujourd'hui, il n'existe pas de bretelle d'accès à la RC 601 depuis la RC 618 dans le sens Berne-Lausanne, ce qui oblige les véhicules en provenance de Lucens et de Curtilles se dirigeant vers la capitale vaudoise à emprunter la RC 618 en traversée de la localité de Lucens. Ce trafic de transit est à l'origine de nuisances non négligeables (bruit et pollution de l'air) et d'un risque accru d'accidents. La nouvelle bretelle permettra de délester la traversée du village et d'améliorer notablement la situation. Elle peut être considérée comme un ouvrage d'évitement de localité au sens de l'art. 55 LRou. En 2015, le trafic journalier moyen (TJM) était de 12'600 véhicules sur la RC 601 et de 4'250 véhicules sur la RC 618. L'impact du trafic a été analysé, ce point est développé au § 3.7.

Figure 2 - Schéma de circulation actuel

En ce qui concerne le pont-cadre de la RC 618 enjambant la RC 601, des armatures sont apparentes et ne sont plus protégées contre la corrosion (figure 3 ci-dessous) ; on y constate également des problèmes d'étanchéité (figure 4). Le pont a été construit en 1962 et un assainissement est nécessaire pour assurer son aptitude au service et pour prolonger sa durée de vie.

Figure 3 et figure 4

Le pont sur le ruisseau des Vaux, faisant partie intégrante de la bretelle d'accès depuis la RC 601 vers la RC 618 (sens Berne-Lausanne) devra être capable de supporter la charge de poids lourds allant jusqu'à 40 tonnes, ce qui n'est pas garanti actuellement puisque cet ouvrage a été construit dans les années 60 ; les poids lourds étaient alors limités à 28 tonnes. Ce pont doit être assaini et renforcé. Profitant de l'opportunité des travaux, la chaussée sera renouvelée sur cette bretelle, au droit du carrefour avec la RC 618 et sur le pont-voûte enjambant la rivière la Broye.

1.4 Risques liés à la non-réalisation du projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être entrepris, les conséquences seraient les suivantes :

a) Les nuisances dues au trafic de transit à Lucens persisteraient. Cet état de fait est à l'origine de nuisances sonores, du rejet de gaz polluants en traversée de localité et de problèmes de sécurité accrus (trafic important dans une zone densément bâtie).

b) En ce qui concerne l'assainissement du pont-dalle sur la RC 601 et le renforcement du tablier du pont sur le ruisseau des Vaux, leur non-réalisation provoquerait une dégradation ultérieure, voire un risque d'effondrement pour le pont des Vaux.

1.5 Descriptif des travaux prévus

<u>Nouvelle bretelle RC 618 – RC 601 direction Lausanne</u>

La nouvelle bretelle à réaliser, d'une longueur de 310 m, se situe sur le territoire des communes de Lucens et de Curtilles, entre la rivière la Broye et la RC 601. Elle sera accessible au trafic lourd et aux transports spéciaux de type III (convois routiers de 90 t au maximum, de 6,0 m de largeur et 4,80 m de hauteur). Elle aura une largeur de 6,20 m (chaussée). L'entrée à partir de la RC 618 sera située en face de la sortie de la bretelle existante. La pente longitudinale maximale de la bretelle sera de 5,2 %. Cette pente, relativement élevée, a été définie afin de réduire la longueur de la bretelle et du mur de soutènement prévu côté RC 601. Elle est toutefois inférieure à la déclivité maximale admise selon les

normes.

La proximité de la RC 601 implique la réalisation d’un mur de soutènement en béton armé dans la partie la plus haute du remblai. Le raccordement au remblai de la RC 618 nécessitera la mise en place d'un ouvrage de soutènement ancré provisoire. Le mur aura une longueur de 75 m et une hauteur variable visible comprise entre 2,0 m et 5,0 m. Son épaisseur minimum sera de 50 cm, afin de garantir l’implantation d’une glissière de sécurité sur son couronnement. L’extrémité haute du mur se raccordera au pont-cadre en béton de la RC 618, franchissant la RC 601, par une estacade de petites dimensions. Sur le parement apparent du mur, côté RC 601, l’application d’une protection antigraffiti est prévue.

La RC 601 ne faisant pas partie de la stratégie cantonale de promotion du vélo, ni des itinéraires Suisse Mobile (un itinéraire Suisse Mobile pour vélos tout-terrain longe la Broye dans le secteur), il n’est pas prévu de réaliser des aménagements pour cyclistes ; l’essentiel des deux-roues légers emprunte uniquement la RC 618. Du fait de la situation hors localité, aucun aménagement particulier pour les piétons n’a été demandé par les communes territoriales.

Les travaux se situent uniquement sur le domaine public, mais nécessitent le déplacement d’un pylône d’une ligne électrique de la Romande Énergie.

Le défrichement nécessaire à la réalisation de la nouvelle bretelle sera compensé par des mesures qualitatives de protection de la nature et du paysage au sens de l'art. 7, al. 2 de la loi forestière (LFO ; RSV 921.01) (amélioration de la qualité écologique du boisé restant et plantation de haies dans les talus). Ces mesures ont été définies d’entente avec la DGE (voir chapitre 3.7).

Un plan de situation et des profils en travers de la nouvelle bretelle sont présentés ci-dessous :

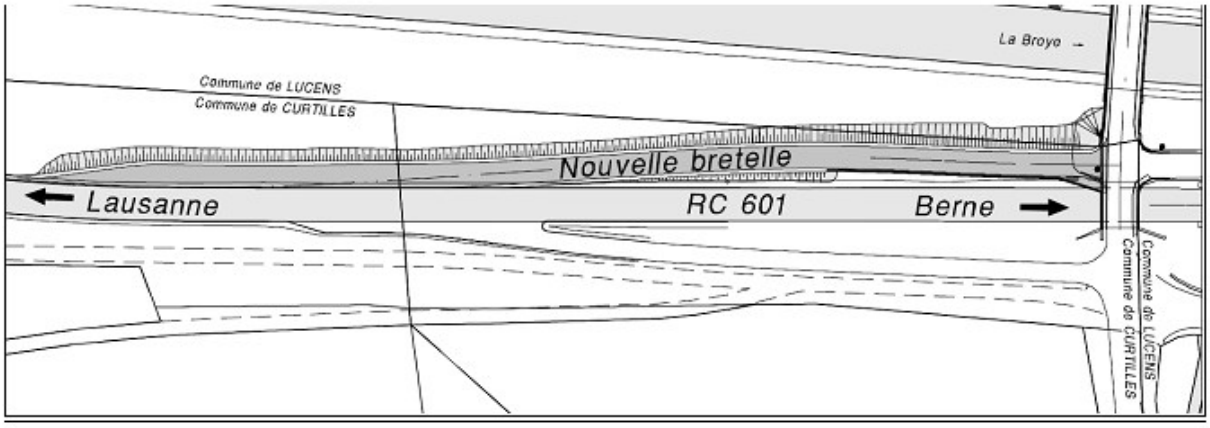


Figure 5 - Nouvelle bretelle, situation

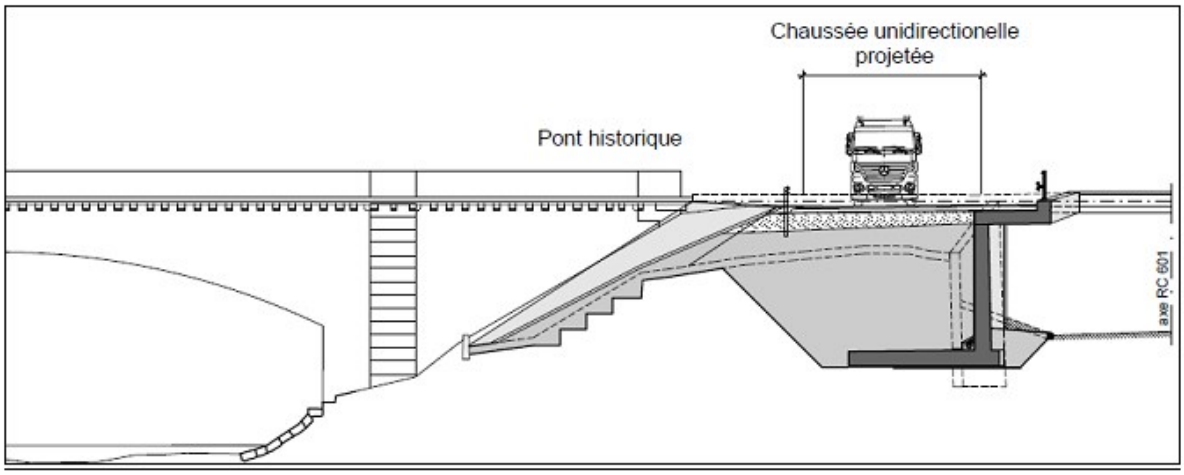


Figure 6 - Nouvelle bretelle, profil en travers n° 1

A noter que le projet a été soumis à l'enquête publique du 28 février au 31 mars 2017 et que le permis de construire est aujourd'hui en force. L'enquête n'a suscité aucune opposition.

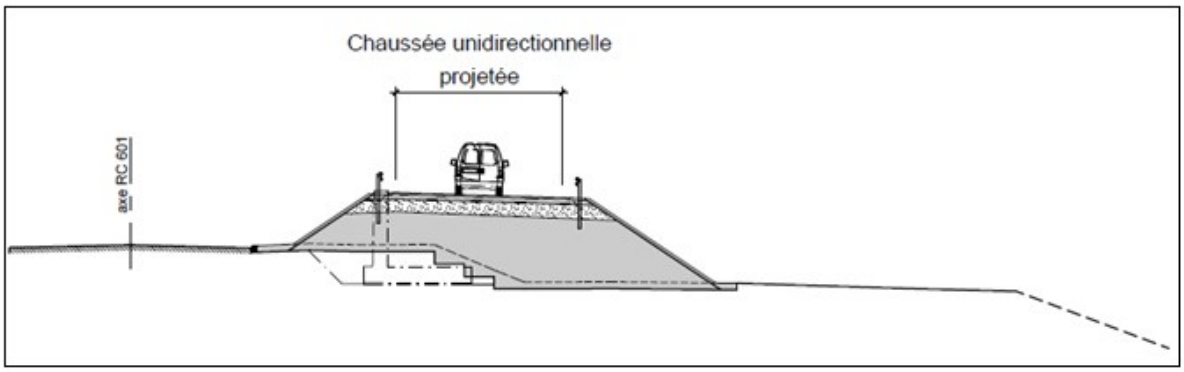


Figure 7 - Nouvelle bretelle, profil en travers n° 2

Assainissement du pont-dalle de la RC 618 enjambant la RC 601

Les bordures actuellement endommagées seront démolies et reconstruites afin de porter leur largeur à 50 cm. Les revêtements et l'étanchéité existants seront entièrement démolis. Une étanchéité en béton fibré ultraperformant (ci-après : BFUP) de 25 mm avec une couche de protection de même épaisseur sera mise en place. Les trottoirs seront reconstruits. La canalisation d'eau sous pression, noyée dans la bordure côté Lausanne, sera déplacée en apparent sous la bordure côté Payerne, ce qui facilitera son

entretien.

A noter que les revêtements du carrefour entre les deux bretelles seront entièrement remplacés. La réfection de la couche de roulement intègrera le pont-voûte de la RC 618 enjambant la Broye, datant de 1864 et classé monument historique.

Assainissement de la bretelle existante RC 601 – RC 618 (sens Berne – Lausanne)

a) Renforcement et réfection du tablier du pont sur le ruisseau des Vaux

Les bordures du pont sur le ruisseau des Vaux seront partiellement démolies et reconstruites en béton afin de porter leur largeur à 50 cm. Les revêtements et l'étanchéité existants seront entièrement démolis. Une étanchéité en BFUP de 25 mm avec une couche de protection de même épaisseur sera mise en place. Au droit des porte-à-faux, le tablier sera renforcé par une surépaisseur de 40 mm de BFUP armé. Les revêtements sur l'ouvrage seront remplacés.

b) Assainissement du reste de la bretelle

Les revêtements de la chaussée seront intégralement remplacés et le profil en long sera amélioré. Ainsi, l'ensemble du secteur sera traité, en limitant l'impact sur les usagers et à moindre coût.

1.6 Planning intentionnel

Le démarrage du projet d'exécution et des travaux sont prévus au printemps 2018. Les travaux de construction de la bretelle et d'assainissement des deux ouvrages se termineront en 2019, la pose de la couche de roulement s'effectuera en juillet de la même année.

Le phasage des travaux a été conçu pour minimiser les impacts sur le trafic. Ainsi durant tous les travaux la circulation sur la RC 601 (route de Berne) sera maintenue en circulation bidirectionnelle. En revanche la réfection des revêtements sur la RC 618 se fera en circulation alternée, avec feux provisoires.

1.7 Coûts des travaux et des études

1.7.1 Coût total du projet et participation financière de chaque partenaire (hors subventions)

Une convention entre l'Etat et la commune de Lucens définit la participation de la commune à la réalisation de la nouvelle bretelle uniquement. Cette participation est de 10 % du coût des travaux et des honoraires relatifs à leur exécution, conformément à l'article 55 LRou. Cette participation se monte à environs CHF 150'000.-.

1.7.2 Coûts des travaux et des études pour le Canton

Le présent crédit d'ouvrage inclut :

- le crédit d'étude préalable des routes cantonales (EPRC), I.000525.02 EPRC 601.024 ,RC601 bretelle carr601-618, utilisé à hauteur de CHF 67'299.00 au 30 novembre 2017 ;

Ce crédit ne concerne que la part de la DGMR aux coûts des études et des reconnaissances *in situ* ; il sera transféré dans le présent crédit d'ouvrage.

Le tableau suivant détaille les montants des honoraires (y compris les dépenses susmentionnées, effectuées avant le vote du décret) et des travaux à charge de l'Etat de Vaud :

Poste budgétaire	N° de Clé	Libellé de la clé	Totaux
100	**1**	**Honoraires**	
	112	Honoraires avant décret	67'000
	112	Honoraires phases suivantes	203'000
		Total honoraires HT	**270'000**
200	**2**	**Terrains**	
	221	Acquisitions de terrains (y c. honoraires géomètre)	47'000
	222	Indemnités	0
		Total terrains HT	**47'000**
300	**3**	**Tracé**	
	331	Chaussée	1'200'000
		Total tracé HT	**1'200'000**
400	**4**	**Ouvrages d'art**	
	441	Assainissements ouvrages	1'200'000
		Total ouvrages d'art	**1'200'000**
600	**6**	**Divers**	
	661	Communication	23'000
		Total Divers	**23'000**
		Total intermédiaire HT	**2'740'000**
		TVA 7.7 % (arrondi)	210'000
		Total TTC	**2'950'000**
	800	**Recettes**	
	881	Participation commune de Lucens	150'000
		Total TTC à charge du canton	**2'800'000**

Les coûts des travaux sont estimés sur la base de soumissions rentrées le 25 octobre 2017.

Le renchérissement n'est pas compris et sera calculé selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Les honoraires sont supérieurs à 7,5 % du coût des travaux, ce qui est usuel pour ce type de prestations. En effet, il est nécessaire d'étudier le tracé routier, les ouvrages nouveaux avec des travaux spéciaux, les assainissements d'ouvrages ainsi que le phasage détaillé des travaux.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

L'ensemble du projet de reconstruction de la nouvelle bretelle et d'assainissement des ouvrages existants est géré entièrement par la Direction générale de la mobilité et des routes, qui en assure le pilotage, la planification financière, la coordination avec les autres services de l'Etat, la coordination de l'ensemble du projet, le suivi des études et des mises en soumission, les adjudications, la direction générale des travaux et le suivi financier.

Pour les études de projet, la mise en soumission des travaux, le projet d'exécution et la direction locale

des travaux, la DGMR s'adjoint les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés respecte la procédure des marchés publics (LMP-VD ; RSV 26.01).

3 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l' EOTP I.000525.01 – " RC601 Lucens bretelle Lsne carr.601-618 ". Il est prévu au budget 2018 et au plan d'investissement 2019-2022 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022
Budget d'investissement 2018 et plan 2019-2022	1'376	574	0	0	0

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
Investissement total : dépenses brutes	2'000	750	200	0	2950
Investissement total : recettes de tiers	0	150	0	0	150
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	**2'000**	**600**	**200**	**0**	**2800**

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 140'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de : (2'800'000 x 4 % x 0.55) = CHF 61'600.-.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'effet sur l'effectif du personnel de la DGMR.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Il n'y aura pas d'impact significatif sur le budget de fonctionnement de la DGMR.

Il n'y aura pas d'influence sur le budget des autres services de l'Etat.

3.6 Conséquences sur les communes

La réalisation de la nouvelle bretelle RC 618 – RC 601 en direction de Lausanne permettra de diminuer sensiblement le trafic de transit dans la localité de Lucens, réduisant ainsi les nuisances sonores, la pollution de l'air et les risques d'accidents.

La commune de Lucens participe au financement de la nouvelle bretelle conformément à l'article 55 LRou. Sa participation est d'environ CHF 150'000.-, soit environ 10% du coût de la nouvelle bretelle.

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

Le projet a été soumis en 2016 à l'examen préalable des services cantonaux. Un complément d'étude traitant de la nature et du paysage a été effectué pour préciser l'impact du projet sur les milieux naturels et le paysage et proposer des mesures d'atténuation et de compensation des impacts, aussi bien en cours de chantier qu'après celui-ci.

Un biologiste assurera un suivi du chantier, ce qui permettra de proposer des solutions rapides en cas de problèmes touchant à la nature. Les emprises des installations de chantier seront limitées afin de préserver le cours de la Broye, le transit de la faune dans le secteur ainsi que la partie du boisé qui restera en place.

Le défrichement d'une portion d'un bosquet d'une valeur écologique moyenne sera nécessaire. La surface à défricher s'étend sur trois parcelles propriété de l'Etat de Vaud et représente un total de 4'052 m^2. Etant donné la localisation de la zone défrichée dans une région où il n'est pas possible d'envisager le reboisement d'une surface équivalente sans empiéter sur des terres agricoles de bonne qualité, il a été jugé préférable de travailler sur la partie du bosquet restant en place afin d'en améliorer la qualité écologique. En conséquence, la compensation du défrichement se fera à travers une série de mesures compensatoires au sens de la LFO art. 7, al. 2 en faveur de la nature et du paysage (amélioration de la qualité écologique du boisé restant, plantation de haies dans les talus). Les travaux de coupe de bois et de débroussaillage préalable à la construction de la bretelle seront effectués en hiver afin de minimiser les dérangements à la faune, notamment à la reproduction des oiseaux. Le bosquet sera restructuré afin de retrouver une composition plus proche de l'état naturel et ainsi gagner en valeur écologique. Ces solutions ont été choisies d'entente avec la DGE.

Selon le rapport technique RCB 204-003 traitant de l'assainissement du bruit routier à l'intérieur de la commune de Lucens du 15 août 2013, les nuisances sonores dues à la RC 618 en traversée de localité dépassent les valeurs limites d'immission pour 22 bâtiments, ce qui concerne environ 282 personnes, dont 153 avec obligation d'assainir.

Une étude traitant de la réduction du trafic à l'intérieur de la commune de Lucens liée à la construction de la 4e bretelle d'accès, menée en décembre 2016 par un bureau d'étude spécilisé, a montré qu'en l'absence de cette dernière, actuellement environ 1'000 véhicules par jour transitent à travers Lucens pour rejoindre la RC 601 via l'accès au sud de la commune, soit environ 20% du trafic journalier moyen circulant à travers Lucens.

La construction de la bretelle permettra d'alléger immédiatement de 20% les nuisances dues au bruit et à la pollution générées par le trafic à l'intérieur de la commune de Lucens. Cette baisse de trafic permettra un gain d'environ 1 dB(A) des valeurs d'exposition au bruit, ce qui représente une mesure d'assainissement intéressante, qui devra cependant être complétée par d'autres mesures.

Le développement attendu de la commune de Lucens d'environ 1000 habitants à l'horizon 2037, correspond à une hausse de 1.7% par an, durant 16 ans, conformément à la 4e adaptation du plan directeur cantonal. Sur la base du plan directeur des circulations, l'augmentation du trafic sur la RC 618 due au développement de Lucens est estimée à 500 véhicules par jour à l'horizon 2037.

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

Ce projet est en conformité avec la mesure A22 (réseaux routiers), laquelle est prévue dans le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 2.8 (mobilité) figurant au programme de législature 2017 - 2022.

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

Néant.

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

Conformément à l'art. 163, al. 2 Cst-VD, avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation précitée.

Est liée la charge dont le principe, l'ampleur et le moment où elle peut être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet de loi ou de décret (art. 7 al. 2 de la loi sur les finances du 20 septembre 2005 (LFin ; RSV 610.11). En revanche, est considérée comme nouvelle toute charge grevant le compte de fonctionnement de l'Etat et qui ne répond pas à la définition de charge liée (art. 7 al. 1 LFin).

L'un des critères permettant d'établir la catégorie à laquelle appartient la dépense est celui de la liberté d'action plus ou moins étendue dont dispose l'autorité.

3.10.1 Principe de la dépense

Comme expliqué sous ch.1.2 (Bases légales), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20 al. 1er lit. a LRou), lesquels doivent répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic actuel (art. 8 LRou) tels que définis par les normes professionnelles en vigueur (normes VSS – art. 12 LRou).

L'assainissement du pont-dalle de la RC 618 enjambant la RC 601, l'assainissement du pont sur le ruisseau des Vaux faisant partie de la bretelle existante RC 601 - RC 618 dans le sens Berne-Lausanne ainsi que les autres travaux d'assainissement de la chaussée prévus dans le cadre du projet reposent notamment sur l'art. 20, al. 1er ,lit. b de la LRou selon lequel l'entretien des routes incombe à l'Etat pour les routes cantonales hors traversée de localité.

Les travaux d'entretien à charge de l'Etat inclus dans le projet sont considérés comme des dépenses liées car ils permettent de répondre à des obligations légales.

L'absence de la bretelle RC 618 – RC 601 en direction de Lausanne contraint les usagers de la route à emprunter un itinéraire plus long que nécessaire et donc peu rationnel. Sa création repose notamment sur la Constitution vaudoise (art. 57 al. 1 et 2) selon laquelle l'Etat mène une politique coordonnée des transports et tient compte, avec les communes, des besoins de tous les usagers.

L'absence de cette bretelle est également à l'origine de nuisances importantes (bruit et pollution de l'air) dues au transit des véhicules motorisés à l'intérieur de Lucens. Sa réalisation repose notamment sur l'art. 52, al. 3 de la Constitution vaudoise qui impose comme mission à l'Etat et aux communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement. Ces obligations découlent, plus spécifiquement, de la législation fédérale relative à la protection de l'environnement (cf. supra ch. 1.2 – Bases légales).

3.10.2 Quotité de la dépense

Le contournement des localités pour réduire le trafic de transit est un problème connu dans notre canton. Dans le cas d'espèce, il sera possible de réduire notablement le trafic de transit dans le village de Lucens par la seule réalisation d'une bretelle.

Les solutions techniques proposées sont basées sur les standards qui répondent de manière ciblée aux problèmes identifiés. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché qui sera atteint dans les règles de l'art et dans les meilleures conditions financières. Les montants des travaux et études envisagés se limitent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc rempli.

3.10.3 Moment de la dépense

S’agissant du moment de la dépense, il convient d’entreprendre la construction de la nouvelle bretelle sans tarder. Les problèmes de transit à Lucens, qui découlent de son absence, datent de 1964, année de construction de la RC 601. Si, à cette époque, le transit de véhicules dans les villages ne posait pas de problème et était même vu d’un bon œil pour des raisons d’économie locale, aujourd’hui la situation a changé. Le trafic a notablement augmenté.

Il s’agit également de réaliser les travaux d’assainissement des deux ponts sans tarder. En effet, sur une route, un ouvrage d'art est très souvent un passage obligé. C’est le cas du pont de la RC 618 enjambant la RC 601 et du pont sur le ruisseau des Vaux faisant partie de la bretelle RC 601 – RC 618 dans le sens Berne-Lausanne. Il est donc impératif de le maintenir en état par un entretien adéquat. La reconstruction prévue s'inscrit dans cette démarche, et les dégradations constatées à ce jour sur les ouvrages existants nécessitent un assainissement à court terme pour garantir leur aptitude au service et leur durabilité.

3.10.4 Conclusion

Il ressort des explications précédentes que l’autorité ne dispose d’aucune marge de manœuvre, qu’il s’agisse du principe de la dépense, de son ampleur ou de son moment. Par conséquent, le crédit demandé pour les travaux de réalisation de la nouvelle bretelle RC 618 – RC 601 en direction de Lausanne et d’entretien des ouvrages annexes doit être qualifié de charge liée au sens de l’article 7, al. 2 LFin. Il est conforme à la Constitution et n’est donc pas soumis à compensation au regard de l’article 163, al. 2 Cst-VD, ni au référendum facultatif en vertu de l’article 84, al. 2, lit. b Cst-VD.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

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

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

EOTP I.000525.01 – " RC601 Lucens bretelle Lsne carr.601-618 "

En milliers de francs

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	61.6	61.6	61.6	184.8
Amortissement	0	140.0	140.0	140.0	420.0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	**0**	**201.6**	**201.6**	**201.6**	**604.8**
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	0	0	0	0	0
Total net	**0**	**201.6**	**201.6**	**201.6**	**604.8**

4 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 :

PROJET DE DÉCRET
accordant au Conseil d'Etat un crédit d’ouvrage de CHF 2'800'000.- pour financer les travaux de construction d’une nouvelle bretelle d’accès à la RC 601 depuis la RC 618 et l’assainissement de deux ouvrages adjacents, sur les communes de Lucens et de Curtilles

du 28 mars 2018

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’ouvrage de CHF 2'800’000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de construction d’une nouvelle bretelle d’accès à la RC 601 depuis la RC 618 et l’assainissement de deux ouvrages adjacents, sur les communes de Lucens et de Curtilles.

Art. 2

[1] Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d’investissement* et amorti en 20 ans.

Art. 3

[1] Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 mars 2018.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MAI 2018 RC-66

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 2'800'000.- pour financer les travaux de construction d'une nouvelle bretelle d'accès à la RC 601 depuis la RC 618 et l'assainissement de deux ouvrages adjacents, sur les communes de Lucens et de Curtilles

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 19 avril 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker et Circé Fuchs, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Jean-Marc Genton (qui remplace Stéphane Rezso), Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Philippe Krieg (qui remplace José Durussel), Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Suzanne Jungclaus Delarze, MM Stéphane Rezso, José Durussel et François Pointet étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructure (DGMR), Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département décrit la situation actuelle. Il n'existe pas de bretelle de jonction directe entre la RC 601 et la RC 618. La seule solution est de passer par Lucens, ce qui induit des nuisances sonores et des problèmes de pollution pour les habitants. La construction d'une nouvelle bretelle permettant de contourner le village est une demande régulière des autorités locales.
Il s'agit d'un secteur construit dans les années 1960. A l'époque, l'intention était d'amener le trafic dans les centres urbains pour développer le commerce. Il existe actuellement 3 structures permettant de sortir de la RC 601. Mais en sens inverse, le trafic en direction de Lausanne par la RC 601 doit passer devant la gare de Lucens, le centre et traverser un quartier d'habitation. L'objectif de ce projet est d'ajouter une nouvelle bretelle et d'assainir les infrastructures du secteur ainsi que le revêtement. Il s'agit de régler des problèmes d'infiltration, de rénover des dégâts aux bordures et de mettre aux normes les barrières de sécurité. Le revêtement souffre d'éclatements du béton dus au gel et des problèmes d'orniérage ont été constatés. Le béton fibré à ultra hautes performances ou BFUP sera utilisé, car il offre une bonne étanchéité et résistance statique. Il permet aussi d'ouvrir le trafic au bout de 24 heures seulement, ce qui est rapide et efficace.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

L'enquête publique a-t-elle fait l'objet d'opposition ?

La mise à l'enquête n'a pas reçu d'opposition. Nous nous serions retrouvés devant une incompréhension en cas d'opposition.
Ce projet évitera une traversée de Lucens avec des véhicules lourds.

L'acceptation du crédit par la commune de Lucens est-elle sûre ?

Le crédit est en cours de signature, mais il n'y a pas de risque de refus.

La nouvelle bretelle se situe-t-elle sur un terrain appartenant au canton?

Elle se trouve sur le domaine public.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seul les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

Chapitre 1

La bretelle permettra des transports spéciaux de type 3. La RC601 acceptera-t-elle aussi ce type de transport ?

La RC601 reste seulement ouverte aux transports de type 2. La gamme supérieure de type 1 resterait sur la RC 601, mais un Type 3 pourra entrer et sortir par la bretelle. La décision est prise selon les emplacements, un axe important permettant des transports de type 1.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents
L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 06 mai 2018

Le rapporteur :

Jean-François Thuillard

canton de vaud

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 : 18_POS_063

Déposé le : 22.05.18

Scanné le : _____

Art. 118 et 119 LGC Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.
Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**
- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.
- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.
(b) la prise en considération immédiate. Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.
Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre du postulat (Jean-Marc Nicolet)

Le rucher vaudois dans la tourmente : de nouveaux moyens pour le suivi et le contrôle, dare-dare !

Texte déposé

La nouvelle a été annoncée en décembre 2017 : le 20 mai sera désormais appelé « Journée mondiale de l'abeille » sur décision de l'Organisation des Nations Unies (ONU).
L'occasion de rappeler que près d'un tiers de la production de nourriture à l'échelle mondiale dépend directement de l'activité des pollinisateurs tels que les abeilles. Ces dernières jouent un rôle fondamental: à travers la pollinisation des plantes, elles contribuent à une certaine biodiversité de la flore et favorisent la production agricole qui assure la sécurité alimentaire. Sans oublier la haute valeur ajoutée des produits apicoles que sont le miel, la gelée royale, la cire, la propolis ou encore le venin.

En 2010 déjà, la députée Claudine Dind déposait une interpellation devant notre Grand Conseil, intitulée « Quelle stratégie pour tenter d'enrayer la disparition des abeilles dans notre canton ? ».
Dans sa réponse, le Conseil d'Etat relevait, fataliste et résigné, que « Notre canton ne dispose ni des ressources matérielles, ni des compétences scientifiques nécessaires pour réaliser de sérieuses investigations sur les causes de l'effondrement des colonies d'abeilles au niveau de son territoire ».

En juin 2012, la députée Aliette Rey-Marion revenait sur le sujet en déposant un postulat intitulé « Biodiversité : les abeilles en sont aussi les garantes » à la suite, notamment, de nouvelles lourdes pertes du rucher vaudois à la sortie de la saison d'hiver.
Conséquence directe de ce postulat, le Grand Conseil adoptait à l'unanimité, en février 2014, la Loi d'application de l'ordonnance fédérale sur l'aide au Service sanitaire apicole (SSA). Une loi qui pérennise une subvention cantonale au SSA de CHF 30'000 par année en vue de promouvoir la santé des abeilles via la formation, la prévention et les traitements.

Dans son rapport, le Conseil d'Etat relevait notamment que « Le Service de la consommation et des affaires vétérinaires (SCAV) est l'autorité cantonale en matière de lutte contre les épizooties, y compris pour les maladies et parasites des abeilles, disposant à cette fin d'un inspectorat des ruchers qui est en contact étroit avec les apiculteurs et leurs sections ». Et le Conseil d'Etat d'ajouter « Avec l'adoption de la nouvelle loi d'application, le SCAV pourra collaborer avec le SSA ce qui favorisera une meilleure coopération entre l'autorité et les apiculteurs. Par cette coopération, la problématique de la santé des abeilles et de l'effondrement des colonies sera traitée beaucoup plus efficacement ».

Aujourd'hui, au printemps 2018, qu'en est-il de cette volonté politique affichée en 2014 de se donner quelques - modestes - moyens complémentaires pour se porter au secours urgent du rucher vaudois et de nos apicultrices et apiculteurs ?
Certes, on a appris dernièrement qu'un important programme intercantonal (sur 6 ans, Vaud-Jura-Jura bernois) de mesures pour étudier l'impact de mesures agricoles sur l'existence des pollinisateurs va démarrer cette année sous l'égide vaudoise du Service de l'agriculture et de la viticulture (SAVI) ainsi que de l'Association vaudoise de promotion des métiers de la terre « Prométerre », programme financé à 85% par l'Office fédéral de l'agriculture. C'est déjà une raison d'espérer, songeant à l'importance d'un nouveau dialogue entre agriculteurs, apiculteurs et scientifiques, entre modes de culture respectueux de l'environnement et survie des abeilles, indispensables pollinisatrices.

On apprend également que pour les apiculteurs affiliés à la Fédération Vaudoise des Sociétés d'Apiculture (FVA) - qui chapeaute les 18 sociétés régionales d'apiculture de notre canton - la transmission des informations paraît bien établie, notamment au moyen des rencontres, des visites de ruchers, du journal de la Société Romande d'Apiculture (SAR) et des conseillers apicoles et des moniteurs-éleveurs de la FVA, ainsi que des formations continues proposées par la FVA et le SSA.

Hélas, les apiculteurs n'ont aucune obligation d'adhérer à une société apicole et de participer à des activités de formation / d'information, ce qui paraît primordial à l'heure où la pratique de l'apiculture évolue et tente de s'adapter continuellement aux menaces phytosanitaires et aux nouvelles menaces (petit coléoptère de la ruche, frelon asiatique, traitements phytosanitaires, etc...), suivant les résultats des recherches et leurs avancées.
Il faut déplorer le fait que notre canton compte toujours des apiculteurs qui passent *de facto* à côté de nombreuses informations qui leur permettraient de se mettre à la page et de participer activement à la lutte contre les problèmes épidémiologiques des ruchers (transmission des maladies des abeilles et présence de parasites et de ravageurs).
Il faut encore savoir que les produits vétérinaires recommandés en Suisse par le Centre de Recherches Apicoles de Liebefeld (CRA) sont essentiellement des acides organiques alors que les substances synthétiques persistantes (produits pharmacologiques) - que l'on peut trouver sur le marché, autorisées mais non recommandées par le CRA - sont susceptibles de développer une résistance aux traitements et ont la fâcheuse tendance à s'accumuler dans la cire d'abeille.

Ainsi, des listes de produits recommandés sont mises à jour sur le site du Service sanitaire apicole (SSA) suisse, références rappelées dans les publications du SAR. A condition, toutefois, que les apiculteurs non affiliés à une société et qui ne participent donc pas aux activités, échanges et autres rencontres ne passent pas à côté de ces informations...

Relevons, pour exemple d'une pratique urgemment perfectible, celle des cires gaufrées qui sont fixées sur les cadres à l'intérieur de la ruche : il apparaît que le trafic de cire contaminée vendue en commerce apicole est hélas, en l'état, difficilement contrôlable.
Il est avéré que la cire vendue en commerce apicole peut, selon sa provenance (Asie, Europe, Afrique), être frelaté et contenir de la paraffine ou de la stéarine qui sont toxiques pour le développement des larves. Elle peut également être contaminée par divers produits acaricides ou insecticides dont certains interdits d'utilisation en Suisse[1]. La cire indigène, et plus particulièrement la cire d'un même rucher sans intrant, peut être revalorisée par une récupération, une désinfection ainsi qu'une réutilisation sur place, en circuit fermé mieux contrôlé. Hélas, nous ne connaissons pas, faute de moyens de contrôles, la proportion de cire non suisse qui est vendue à nos apiculteurs. Sans doute, une mesure élémentaire à prendre serait de recommander un prix correct pour la cire indigène...

De même, la nourriture « d'appoint » qui est distribuée aux abeilles à certains moments-clé du développement de leurs colonies, tel le « candi au miel », pourrait contenir des spores de loques. Quant aux sirops apicoles, fabriqués à partir des betteraves suisses et allemandes, ils pourraient contenir des traces de néonicotinoïdes.
Là aussi, de concert avec les instances fédérales, le SCAV, s'il en avait les moyens, devrait exiger davantage d'analyses et de contrôles (comme cela se fait dans le canton de Fribourg lors du contrôle de production primaire avec l'analyse des cires) et assurer une meilleure formation / information / vulgarisation de terrain via la Fédération Vaudoise des Sociétés d'Apiculture (FVA) et ses organes.

Tout indique que le vétérinaire cantonal du SCAV n'a pas assez de moyens humains et financiers pour répondre à l'ensemble des problèmes qui touchent de plein fouet le rucher vaudois depuis une dizaine d'années. Les inspecteurs apicoles, dans les différents secteurs de notre canton, sont des miliciens qui travaillent pour la plupart à temps partiel et qui ne sont que modestement défrayés pour leur travail auprès des apiculteurs.
En plus du travail d'inspectorat courant, des contrôles de « production primaire » ont été introduits, qui visent l'inspection entière de chaque apiculteur tous les 4 à 8 ans ; une tâche particulièrement chronophage qui mériterait largement des forces et des formations supplémentaires. C'est sans doute ce qui fait que la relève est difficile à trouver, au détriment, à n'en point douter, de l'indispensable mission de contrôle et de coordination de l'activité apicole, dans notre canton.

Des constats ci-dessus et de l'évolution toujours inquiétante de l'apiculture dans notre canton, je demande au Conseil d'Etat

1. **de fournir un rapport complet sur la situation de l'apiculture dans notre canton, 4 ans après l'entrée en vigueur de la Loi d'application de l'ordonnance sur l'aide au Service sanitaire apicole (SSA).** Et subséquemment, de publier les analyses qui sont tirées du formulaire B2 adressé annuellement aux quelque 1000 apiculteurs recensés dans notre canton ?

[1] Différentes références dont Ritter Ruedi (SSA) in Revue Suisse d'Apiculture no1-2 2017

2. **d'étudier la possibilité de rendre obligatoire l'inscription de tous les apiculteurs à une société d'apiculture locale, vu que l'Etat délègue une bonne partie de la formation des apiculteurs à la Fédération Vaudoise des Sociétés d'Apiculture (FVA).** Ce qui permettrait que le très bon travail d'information et de formation continue effectué par la FVA, le SSA et la SAR touche l'ensemble des apiculteurs et apicultrices ;

3. **d'étudier la possibilité de donner de nouveaux moyens humains et financiers au Service de la consommation et des affaires vétérinaires (SCAV) afin de répondre efficacement aux besoins essentiels de contrôle et de coordination.** Afin également de pouvoir indemniser de manière plus attractive l'inspectorat apicole et permettre à certaines personnes de considérer cette activité comme un revenu annexe ;

4. **d'étudier la possibilité de renforcer les moyens accordés au chimiste cantonal pour permettre les analyses des marchandises apicoles utilisées par l'apiculture et mises sur le marché.** Par exemple, l'analyse des cires et l'établissement de directives pour les transformateurs de cire d'abeille, la traçabilité des lots, la publication des résultats des analyses (contamination par les pesticides, acaricides, cires synthétiques), l'analyse des produits de nourrissement vendus en commerce apicole ainsi que l'analyse des traitements contre le varroa vendus aux apiculteurs, avec à chaque fois une large publication des résultats.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

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

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures ☐

(c) prise en considération immédiate ☐

Nom et prénom de l'auteur : Nicolet Jean-Marc Signature :

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) : LINIGER Philippe SCHWAB Alec Signature(s) :

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

POSTULAT Apiculture JM Nicolet

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

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

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

Joly Rebecca
Jungclaus Delarze Susanne
Keller Vincent
Krieg Philippe
Labouchère Catherine
Liniger Philippe
Lohri Didier
Luccarini Yvan
Luisier Brodard Christelle
Mahaim Raphaël
Marion Axel
Masson Stéphane
Matter Claude
Mayor Olivier
Meienberger Daniel
Meldem Martine
Melly Serge
Meyer Keller Roxanne
Miéville Laurent
Miéville Michel
Mischler Maurice
Mojon Gérard
Montangero Stéphane
Mottier Pierre François
Neumann Sarah
Neyroud Maurice
Nicolet Jean-Marc
Paccaud Yves
Pahud Yvan
Pernoud Pierre André
Petermann Olivier
Podio Sylvie
Pointet François
Porchet Léonore
Probst Delphine
Radice Jean-Louis
Rapaz Pierre-Yves
Räss Etienne
Ravenel Yves
Rey-Marion Aliette
Rezso Stéphane
Richard Claire
Riesen Werner
Rime Anne-Lise
Rochat Fernandez Nicolas
Romanens Pierre-André
Romano-Malagrifa Myriam
Roulet-Grin Pierrette
Rubattel Denis
Ruch Daniel
Rydlo Alexandre
Ryf Monique
Schaller Graziella
Schelker Carole
Schwaar Valérie
Schwab Claude
Simonin Patrick
Sonnay Eric
Sordet Jean-Marc
Stürner Felix
Suter Nicolas
Tafelmacher Pauline
Thuillard Jean-François
Treboux Maurice
Trolliet Daniel
Tschopp Jean
van Singer Christian
Venizelos Vassilis
Volet Pierre
Vuillemin Philippe
Vuilleumier Marc
Wahlen Marion
Wüthrich Andreas
Zünd Georges
Zwahlen Pierre

canton de vaud

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 : 18_MOT_005

Déposé le : 22.05.18

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

Taxe sur les moteurs des bateaux destinés à la pêche professionnelle

Texte déposé

À travers sa réponse à l'interpellation « Pour que la concurrence des taxes ne coule pas les pêcheurs vaudois », le Conseil d'État a confirmé qu'il existait une différence importante des taxes sur les bateaux à moteur des pêcheurs professionnels entre le canton de Vaud et les cantons partageant les mêmes lacs.

On constate que la taxation des cantons de Fribourg, du Valais et de Neuchâtel prévoit des montants différenciés entre les bateaux destinés à la pêche professionnelle et les bateaux de plaisance. Cette manière de faire permet de proposer des taxes nettement moins élevées en faveur des pêcheurs professionnels.

Avant la modification de la Loi sur les taxes des véhicules et des bateaux, le 1er novembre 2005, les pêcheurs professionnels vaudois bénéficiaient de ristournes. Dans sa réponse, le Conseil d'État indique que la LTVB actuelle ne permet plus, ni de reverser des ristournes, ni

de proposer une taxation différenciée. Il met certes en évidence les mesures prises par le canton qui profitent aux pêcheurs vaudois, telles que des opérations d'élevage et de repeuplement piscicole ou le maintien et l'amélioration de l'habitat naturel du poisson. Toutefois, ces mesures entrant parfaitement dans une action en faveur de l'environnement, se font conjointement avec les autres cantons et ne peuvent pas justifier la différence de taxation.

C'est pourquoi nous demandons au Conseil d'État de proposer une modification de la Loi sur les taxes des véhicules et des bateaux visant à mettre en place une taxation différenciée sur les bateaux de plaisance et les bateaux destinés à la pêche professionnelle et de proposer un montant raisonnable pour cette dernière catégorie.

De cette manière, nous aurions une égalité de traitement pour les pêcheurs de nos lacs, à l'instar de la taxation imposée aux pêcheurs valaisans, neuchâtelois et fribourgeois.

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 :

Sabine Glauser Krug

Signature :

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

Signature(s) :

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

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

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

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

Joly Rebecca
Jungclaus Delarze Susanne
Keller Vincent
Krieg Philippe
Labouchère Catherine
Liniger Philippe
Lohri Didier
Luccarini Yvan
Luisier Brodard Christelle
Mahaim Raphaël
Marion Axel
Masson Stéphane
Matter Claude
Mayor Olivier
Meienberger Daniel
Meldem Martine
Melly Serge
Meyer Keller Roxanne
Miéville Laurent
Miéville Michel
Mischler Maurice
Mojon Gérard
Montangero Stéphane
Mottier Pierre François
Neumann Sarah
Neyroud Maurice
Nicolet Jean-Marc
Paccaud Yves
Pahud Yvan
Pernoud Pierre André
Petermann Olivier
Podio Sylvie
Pointet François
Porchet Léonore
Probst Delphine
Radice Jean-Louis
Rapaz Pierre-Yves
Räss Etienne
Ravenel Yves
Rey-Marion Aliette
Rezso Stéphane
Richard Claire
Riesen Werner
Rime Anne-Lise
Rochat Fernandez Nicolas
Romanens Pierre-André
Romano-Malagrifa Myriam
Roulet-Grin Pierrette
Rubattel Denis
Ruch Daniel
Rydlo Alexandre
Ryf Monique
Schaller Graziella
Schelker Carole
Schwaar Valérie
Schwab Claude
Simonin Patrick
Sonnay Eric
Sordet Jean-Marc
Stürner Felix
Suter Nicolas
Tafelmacher Pauline
Thuillard Jean-François
Treboux Maurice
Trolliet Daniel
Tschopp Jean
van Singer Christian
Venizelos Vassilis
Volet Pierre
Vuillemin Philippe
Vuilleumier Marc
Wahlen Marion
Wüthrich Andreas
Zünd Georges
Zwahlen Pierre

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2017 **386**

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL
sur le postulat Vassilis Venizelos et consorts au nom du groupe des Verts – Daillens sous acide

Rappel du postulat

Début mars, notre Grand Conseil acceptait une résolution des Verts invitant l'Assemblée fédérale " à élaborer un cadre légal qui interdise le transport massif du chlore et à inscrire dans ce cadre légal l'obligation, pour les entreprises qui utilisent le chlore en grande quantité, de le produire sur place " (15_RES_021). Parallèlement, une pétition visant à interdire le transport de chlore par rail a été lancée. Cette question a également occupé les Chambres fédérales, dans le cadre des débats relatifs à la loi sur le transport des marchandises. Des amendements visant à donner la compétence à la Confédération de restreindre ou interdire le transport de marchandises dangereuses à travers les agglomérations ont malheureusement été refusés à une courte majorité. Dans le cadre de ces débats, Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard affirmait " Aujourd'hui, il n'y a rien qui indique que les standards de sécurité sont inefficaces et qu'il faut intervenir. " (Débats relatifs à la révision de la loi sur les transports de marchandises, 19 mars 2015).

Le déraillement survenu dans la nuit du 24 au 25 avril 2015 à Daillens vient malheureusement contredire l'optimisme du Conseil fédéral. Cet accident nous rappelle que les dispositions mises en place par les CFF et la Confédération ne sont pas suffisantes. Il est pour l'heure difficile d'évaluer les conséquences environnementales et économiques de ce déraillement. On peut par contre affirmer que les mesures de sécurité ne sont pas suffisantes. Aujourd'hui, des voix s'élèvent pour demander que le matériel roulant vieillissant soit remplacé et pour que l'entretien du réseau ferroviaire soit renforcé.

L'accident de Daillens doit aussi nous inciter à relancer le débat sur la responsabilité des entreprises " consommatrices " de produits dangereux. Il convient, selon nous, d'exiger que les industries concernées prennent en charge les coûts liés à de tels accidents. Par ailleurs, les propositions visant à contraindre les entreprises qui utilisent ces substances en grande quantité, de les produire sur place devraient être réexaminées. La résolution votée par notre Grand Conseil, appuyée par les démarches entreprises par le Conseil d'Etat, permettra sans doute de porter ce message à Berne. Il y a fort à parier que le débat sera prochainement relancé aux Chambres fédérales. C'est dans la perspective des débats à venir, que nous souhaitons que le Conseil d'Etat établisse un rapport sur le transport (par rail et par route) des substances dangereuses dans le canton. Ce rapport pourrait notamment nous renseigner :

- *sur les normes régissant le transport de matières dangereuses sur rail et sur route ;*
- *sur la nature et les quantités de substances dangereuses qui traversent le canton ;*
- *sur la provenance et la destination de ces substances ;*
- *sur les risques encourus par la population et l'environnement dans les secteurs traversés ;*
- *sur les risques importants pour l'approvisionnement en eau de la population, liés notamment à*

certains additifs de l'essence ;
- *sur l'ancienneté du matériel roulant transportant les substances ;*
- *sur les mesures d'entretien des voies ferrées planifiées par les CFF ;*
- *sur les impacts générés sur les potentiels de développement traversés — application de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM) ;*

De plus ce rapport proposera les différentes pistes envisagées par le Conseil d'Etat pour protéger la population vaudoise des risques générés par le transport de marchandises dangereuses. Les alternatives au transport des marchandises dangereuses à travers le canton seront notamment développées (production sur le lieu de consommation, utilisation d'autres axes, ...).

Le postulat a été développé dans la séance du mardi 5 mai 2015 du Grand Conseil.

Le rapport daté du 28 août 2015 de la commission chargée de l'examen du postulat s'est conclu de la manière suivante :

" *Soutien aux actions du gouvernement vaudois*

Le postulat vise effectivement à venir en appui des démarches entreprises par le canton de Vaud. Suite à un accident de cette ampleur, le gouvernement a également un devoir d'information vis-à-vis du parlement et de la population. Selon le postulant, il ne faut pas sous-estimer l'influence et la force des cantons sur des thématiques de compétence fédérale.

A travers un tel postulat, le Grand Conseil exprimerait sa préoccupation et son soutien aux actions du gouvernement vaudois pour faire diminuer les risques liés au transport de marchandises dangereuses par le rail, sachant que le canton de Vaud fait partie des cantons les plus touchés. L'objectif consiste notamment à réduire autant que possible les transports de chlore, en privilégiant la production sur site.

*Concernant les autres matières dangereuses qui ne peuvent être produites sur place et dont les usines ont effectivement besoin, le Conseil d'État demande de renforcer le standard des wagons au même niveau que celui prévu pour le transport de chlore.***"**

Le postulat a été renvoyé au Conseil d'Etat pour étude et rapport lors de la séance du mardi 22 septembre 2015 du Grand Conseil.

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT

1 PRÉAMBULE

1.1 Rappel des évènements concernant le déraillement à Daillens d'un train marchandises transportant des produits chimiques, le 25 avril 2015, à 2h49

Le samedi 25 avril 2015, à 2h49, les cinq derniers wagons du train marchandises n° 60700 reliant Bâle à Lausanne-triage ont déraillé en pleine voie sur la ligne du Pied du Jura, sur le territoire de la commune de Daillens (source : rapport final du Service suisse d'enquête de sécurité SESE du 22 septembre 2016) :

" *Le train était composé de 22 wagons dont 14 contenaient des marchandises dangereuses.*

Quelques centaines de mètres avant l'endroit où les wagons déraillés se sont immobilisés, le 20e wagon a perdu des pièces des organes de roulement de l'un de ses bogies. Lors du franchissement d'un appareil de voie situé peu avant une courbe à droite, le wagon a déraillé, s'est déporté sur la gauche de la voie, entraînant par effet dynamique, le renversement des deux wagons précédents, le renversement du wagon suivant ainsi que le déraillement du premier bogie du dernier wagon du train.

Les wagons no 18 à 21, qui contenaient tous des produits chimiques, se sont renversés sur le côté. Lors du renversement des wagons, la citerne du wagon no 19 qui contenait 25 tonnes d'acide sulfurique s'est abîmée, laissant échapper son contenu dans le terrain situé aux abords de la voie. En

raison de la poussée des deux wagons situés derrière lui, le wagon no 20 a effectué une rotation d'un demi-tour sur lui-même, avant de se renverser sur le bas-côté de la voie. Sa citerne a été endommagée, laissant échapper environ 3'000 litres de soude caustique.

Suite au renversement du wagon no 18, l'attelage reliant le dix-septième et le dix-huitième wagon s'est rompu. A cause des contraintes dynamiques générées lors du renversement des wagons, le premier essieu du wagon no 17 a déraillé. Les deux locomotives ainsi que les 17 premiers wagons se sont immobilisés environ 600 mètres après l'endroit où les wagons se sont couchés."

1.2 Historique du développement des industries chimiques sur les sites de Syngenta à Monthey et de Lonza à Viège

Une part importante des produits chimiques qui traversent le canton par le rail sont destinés aux industries chimiques, situées sur les sites de Syngenta à Monthey et de Lonza à Viège, qui privilégient le transport par le rail, présentant moins de dangers que le transport par la route.

Ces entreprises se sont développées au début du XX^{ème}siècle en utilisant des matières disponibles sur place et en construisant des usines hydroélectriques pour produire l'énergie nécessaire au processus de transformation chimique par électrolyse (électrochimie) :

- A Monthey, la Société des Usines de produits chimiques de Monthey, qui sera reprise par l'entreprise bâloise CIBA, utilise les ressources locales d'eau, du sel de Bex et de l'électricité produite sur place. Par le procédé de transformation par électrolyse, la saumure permet de produire de la soude caustique, du chlore, de l'hydrogène et toute une série de produits de base dérivés de ces constituants (source : https://www.cimo.ch). Un pipeline reliait les mines et salines de Bex à l'usine de Monthey pour le transport de la saumure. Cette production locale a été arrêtée au début des années 2000, en raison des coûts de l'énergie électrique plus élevés en Suisse qu'à l'étranger, notamment en France.

  La consommation d'énergie électrique représente le 50% du coût de production du chlore (dichlore).

- A Gampel, la société Lonza, dont le siège se trouve également à Bâle construisit une fabrique de carbure de calcium (pour les lampes à acétylène) et une usine électrique à Gampel, où elle obtint le droit d'exploiter la Lonza, afin de disposer de l'énergie nécessaire. Cette rivière coule dans le Lötschental. La fabrication du carbure de calcium exige de la chaux comme matière première et de l'énergie électrique. La production fut par la suite transférée à l'usine de Viège. Suite à la diminution de l'utilisation de l'acétylène pour l'éclairage, la production fut réorientée sur d'autres composés chimiques, notamment à base de chlore.

Dans l'industrie chimique, le chlore sert d'élément de base pour la production de matières premières destinées à des objets usuels, tels que meubles ou appareils électroménagers. Il est également utilisé pour produire des matières plastiques et des matériaux de construction. Il entre par ailleurs dans la fabrication de médicaments et de produits phytosanitaires (source : Office fédéral des transports, communiqué de presse, 26 septembre 2016).

Vingt-cinq mille tonnes de chlore sont convoyées chaque année par train à travers les agglomérations genevoise et lausannoise principalement à destination de ces usines chimiques de Monthey et de Viège. Ces deux entreprises sont d'importants pourvoyeurs d'emplois en Valais. Produit dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, le chlore ainsi transporté représente un wagon par jour. Chaque convoi expose quelque 840'000 personnes à un risque d'accident majeur.

1.3 Réponses du Conseil d'Etat du 24 novembre 2015 aux interpellations Michel Collet et Jean-Luc Bezençon concernant ce déraillement

Le Conseil d'Etat a répondu le 24 novembre 2015 à deux interpellations concernant ce déraillement, ses conséquences et, de manière plus générale, sur les risques liés aux transports de marchandises dangereuses, notamment du chlore :

- interpellation Michel Collet au nom du groupe des Verts : La Venoge au vitriol ? (15_INT_380)
- interpellation Jean-Luc Bezençon et 25 cosignataires : Convois toxiques : mettre sur les rails une politique environnementale et sécuritaire de qualité (15_INT_381)

Des éléments de ces réponses sont rappelés dans le présent rapport.

A l'époque, le Conseil d'Etat n'avait pas encore connaissance du rapport final du SESE du 22 septembre 2016, ni des dispositions prises par les acteurs concernés par le transport du chlore par le rail dans une Déclaration conjointe publiée le 26 septembre 2016.

Le présent rapport développe ces éléments qui répondent aux demandes formulées par le postulat Venizelos et consorts, après avoir rappelé le cadre juridique concernant le transport des marchandises dangereuses, principalement par le rail.

1.4 Législation fédérale applicable

La législation des transports par le rail relève de la compétence fédérale selon l'article 87 de la Constitution fédérale " Transports " :

- " La législation sur le transport ferroviaire, les téléphériques, la navigation, l'aviation et la navigation spatiale relève de la compétence de la Confédération. "

La loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation du 25 septembre 2015 (LTM ; RS 742.21) fixe le principe suivant concernant le transport des marchandises dangereuses à son article 5 :

Transport de marchandises dangereuses

[1]Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur le transport de marchandises dangereuses.

[2]Il édicte notamment des prescriptions concernant :

a. la procédure de vérification de la conformité des contenants de marchandises dangereuses avec les exigences essentielles ;

b. la procédure de reconnaissance des services indépendants chargés d'effectuer les évaluations de conformité.

Ces dispositions ont été adoptées postérieurement à l'accident de Daillens du 25 avril 2015. Les Chambres fédérales ont débattu des risques du transport des marchandises dangereuses en se référant notamment à l'accident de Daillens (voir chapitre 1.5 ci-après).

La disposition légale est précisée dans les ordonnances suivantes :

- Ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD ; RS 742.412) :
- L'article 3 "Droit international" fixe : " Le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), appendice C à la Convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) […] s'applique également au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles dans le trafic national. "

  La COTIF est une convention internationale sur les transports internationaux ferroviaires dont la Suisse est signataire. La version actuelle de la COTIF fixe notamment des prescriptions

juridiques uniformes pour le transport ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et des marchandises (CIM), ainsi que des marchandises dangereuses (RID). La COTIF est gérée par une organisation internationale intergouvernementale, l'OTIF. La COTIF est un document de plus de mille pages.

– L'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012).

  Cette ordonnance s'applique également aux transports de marchandises par camions sur la route.

1.5 Postulat adopté par le Conseil des Etats demandant des mesures pour réduire les risques dans le transport des marchandises dangereuses

Dans le cadre du débat concernant la loi sur le transport de marchandises, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a déposé le 18 mai 2015 un postulat, adopté par le Conseil des Etats le 3 décembre 2015, demandant au Conseil fédéral d'évaluer les mesures pour réduire les risques dans le transport des matières dangereuses, en particulier de gaz de chlore (15.3497).

Le 12 août 2015, le Conseil fédéral a proposé d'accepter le postulat. Il a rappelé les points suivants :

– *L'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012) a pour but de protéger la population et l'environnement des graves dommages résultant d'accidents majeurs, tels que ceux qui peuvent se produire lors du transport de marchandises dangereuses par le rail ou par la route. Les normes de sécurité s'appliquant au transport de marchandises dangereuses sont déjà très élevées, en Suisse comme à l'étranger. D'autres mesures proportionnées sont régulièrement étudiées et mises en oeuvre indépendamment de la survenue d'accidents, comme récemment sur les voies de chemin de fer à Daillens et à Landquart ou sur la route dans le tunnel à Gamsen.*
– *Au niveau fédéral ce sont l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Office fédéral des routes (OFROU) qui sont responsables de l'exécution de l'OPAM ; l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) est quant à lui l'autorité spécialisée compétente en charge de la surveillance.*
– *L'OFT contrôle régulièrement l'évolution des risques liés au transport de marchandises dangereuses par le rail et a publié au début de l'année le dernier rapport à ce sujet ("Screening des risques pour la population 2014").*
– *L'OFROU suit l'évolution des risques sur les routes nationales en adoptant une méthode similaire. Dans sa réponse à l'interpellation Heim (14. 3958), le Conseil fédéral a fait état de la situation actuelle.*
– *Les comptes rendus réguliers répondent déjà au postulat qui demande un rapport sur le transport de marchandises dangereuses par le rail ou par la route. Il n'existe aujourd'hui aucun risque inacceptable pour les personnes et il n'y a donc pas de besoin urgent d'agir de manière générale. Le Conseil fédéral ne rédigera donc pas de rapport sur les aspects généraux du transport de marchandises dangereuses. En ce qui concerne l'avenir, il a cependant été reconnu que des risques inacceptables liés au transport de chlore seront présents sur l'Arc lémanique en raison du développement urbain. C'est pourquoi les services fédéraux compétents, les CFF et les acteurs concernés ont lancé un projet commun et formé un groupe de travail. Sous l'égide de l'OFEV, les mesures possibles pour réduire ces risques sont évaluées et mises en oeuvre. Sur la base des résultats du groupe de travail, le Conseil fédéral établira un rapport comprenant des mesures visant à limiter les risques liés au transport de chlore par le rail.*

A ce jour, le Conseil fédéral n'a pas encore répondu à ce postulat.

2 RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ ÉMISES PAR LE SERVICE SUISSE D'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ (SESE) DU 22 SEPTEMBRE 2016

Suite à son enquête, le SESE a conclu que le déraillement de Daillens résultait de travaux défectueux de maintenance, effectués en août 2011, d'une boîte d'essieux d'un bogie du wagon citerne no 20 du train. Ceux-ci avaient été effectués par une entreprise allemande.

Le SESE a émis les recommandations de sécurité suivantes dans son rapport intermédiaire du 12 novembre 2015 :

- faire procéder, par le biais de l'organe de certification, à des mesures correctives immédiates dans le processus de montage des roulements des boîtes d'essieux auprès de l'atelier de maintenance accrédité de l'entreprise chargée de la maintenance (recommandation no 86) ;
- informer les propriétaires de wagons dont les essieux ont été entretenus par l'entreprise qui a effectué la révision des essieux du wagon no 20, que les essieux de ces wagons peuvent présenter des irrégularités au niveau de leurs organes de roulements, afin que les détenteurs de ces wagons puissent procéder à des contrôles et au besoin prendre les mesures correctives adéquates (recommandation no 87) .

Ces recommandations ont été immédiatement mises en œuvre par l'OFT.

Le SESE a émis les recommandations de sécurité complémentaires suivantes dans son rapport final du 22 septembre 2016 :

- afin de diminuer le risque d'endommagement de wagons (ndr : enveloppe des citernes) lors d'un déraillement, faire procéder rapidement à la suppression des rails-repères saillants encore implantés en bordure de voie (recommandation de sécurité no 93) ;
- encourager le déploiement du système de mesure du coefficient de charge dynamique de roue (ndr : pour détecter des irrégularités à l'intérieur de la boîte d'essieux), faire établir une base technique standardisée indiquant des valeurs limites de défauts ainsi qu'un catalogue des défauts associés à une telle annonce, afin que les entreprises de transports puissent, lors de la réception d'une annonce, prescrire des mesures de contrôles adéquates (recommandation de sécurité no 94) ;
- faire adapter les spécifications techniques du contrôle des lames de ressort lors des révisions avec un contrôle supplémentaire permettant de détecter d'éventuelles amorces de fissures dans les lames (recommandation de sécurité no 95) ;
- faire adapter la réglementation touchant les entreprises chargée de la maintenance des wagons afin que leur certification et les audits de leurs ateliers de maintenance ne soit plus délégués à des organismes tiers mais placée sous la responsabilité des autorités nationales de surveillance (recommandation de sécurité no 96).

Ces recommandations ont été transmises l'OFT pour leur mise en œuvre.

3 DÉCLARATION CONJOINTE DU 26 SEPTEMBRE 2016 DES ACTEURS DU TRANSPORT DU CHLORE

Sous l'impulsion, notamment des cantons de Vaud et de Genève, la Confédération a institué, début 2015, un groupe de travail dirigé par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) chargé d'étudier les possibilités de renforcer la sécurité du transport de chlore. Les enjeux liés au passage du chlore sur l'Arc lémanique ont été au cœur des travaux du groupe en raison de la densité démographique des zones traversées. Le canton de Vaud, par sa Direction générale de l'environnement, était représenté dans cette entité. Sous l'égide de la Métropole lémanique, il a par ailleurs conduit en parallèle une campagne de sensibilisation des parlementaires fédéraux, en posant pour objectif le maintien des possibilités de développement de l'urbanisme le long des voies ferrées.

Le 26 septembre 2016, les représentants de l'industrie chimique, pharmaceutique et biotechnologique,

la faîtière des entreprises de transport, les CFF et les autorités fédérales ont signé une nouvelle Déclaration conjointe visant à augmenter la sécurité du transport par le rail (extraits ci-après de la communication) :

" Ce document définit des objectifs clairs de réduction des risques et présente un train de mesures qui sont déjà appliquées ou qui devront l'être. Parmi les mesures retenues, on peut citer une diminution de la vitesse des trains, un raccourcissement des itinéraires, ainsi que le recours au meilleur matériel roulant disponible. Les signataires veulent par ailleurs étudier et mettre en œuvre d'autres solutions destinées à réduire encore les risques.

Sous la direction de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), un groupe de travail étudie depuis 2015 comment renforcer la sécurité des transports de chlore par le rail. Il a analysé plusieurs mesures touchant différents domaines (mesures de protection des objets, production sur site, itinéraires d'approvisionnement, prescriptions relatives aux transports, wagons-citernes). L'Arc lémanique a fait l'objet d'une attention soutenue car les gros consommateurs situés en Valais importent actuellement la plus grande partie de leur chlore de France (région de Lyon et de Grenoble), en l'acheminant par le rail le long des rives du Léman. En raison de la densité démographique et urbanistique des secteurs traversés, les risques augmenteraient excessivement à l'avenir si les mesures de sécurité appropriées n'étaient pas prises.

En collaboration avec les cantons concernés (Genève, Vaud, Valais et Bâle-Ville), le groupe de travail a défini des objectifs ainsi qu'un train de mesures correspondant. Ces mesures, décrites dans une Déclaration conjointe, doivent être mises en œuvre d'ici à fin 2018 par les signataires (Scienceindustries, CFF, association VAP [Verband der verladenden Wirtschaft / Association des chargeurs], Office fédéral des transports [OFT] et OFEV). Cette nouvelle Déclaration conjointe - la première avait été signée en 2002 par les CFF, le DETEC et la Société suisse des industries chimiques [SSIC], devenue Scienceindustries entre-temps - prévoit en outre une réduction supplémentaire des risques, encore à définir et à mettre en œuvre ultérieurement. Les signataires s'engagent par ailleurs à mettre en place un monitoring et à continuer à impliquer les cantons.

Des prescriptions sévères limitent les risques

L'ordonnance sur les accidents majeurs constitue le fondement de ces travaux. Elle exige que le risque soit évalué sur la base de l'ampleur et de la probabilité d'occurrence d'accidents majeurs. L'estimation méthodique de ces valeurs permet d'apprécier le risque de manière objective. Les accidents majeurs liés aux transports de chlore se caractérisent par une probabilité d'occurrence très faible, mais aussi par l'ampleur particulièrement élevée des dommages potentiels. C'est la raison pour laquelle les signataires souhaitent réduire le risque d'un facteur dix d'ici à la fin 2018. Une nouvelle réduction sensible est visée pour la suite. D'ici à fin 2018, une feuille de route pour la période allant jusqu'à 2025 devra présenter des mesures à la fois proportionnées, réalisables au plan technique et économiquement supportables visant à atteindre cet objectif.

Des mesures immédiates ont déjà été prises

À titre de mesure immédiate, les CFF ont déjà créé, avec le changement d'horaire de 2015, une liaison ferroviaire qui permet aux wagons-citernes contenant du chlore de traverser à vitesse réduite les segments très peuplés des agglomérations de Genève et de Lausanne. La probabilité d'un accident majeur sur ces tronçons critiques s'en trouve nettement réduite. Les CFF ont en outre modifié leur exploitation de manière à ce que ce train ne doive plus passer par la gare des marchandises de la Praille pour changer de locomotive : la suppression de l'aller-retour entre la Jonction et la Praille diminue encore le risque. Les CFF s'imposent ainsi des prescriptions plus sévères que celles appliquées à l'étranger.

Des trajets plus courts à travers des régions moins peuplées

L'industrie a pris contact avec un producteur étranger de chlore afin d'approvisionner les exploitations du Valais en empruntant un itinéraire plus court qui traverse des régions moins peuplées. Les milieux industriels entendent par ailleurs se mettre d'accord le plus rapidement possible avec leurs fournisseurs et transporteurs de manière à ce que toutes les importations ne se fassent plus que dans les wagons-citernes les plus sûrs. Du point de vue de la technique de sécurité, ceux-ci sont mieux équipés que ce qu'exigent actuellement les normes applicables aux transports ferroviaires internationaux. Le coût de ces mesures sera répercuté sur les frais de transport et sera supporté par les entreprises consommatrices.

De son côté, l'OFT va examiner avec les CFF s'il serait possible à l'avenir de ne plus faire circuler les wagons-citernes contenant du chlore que sous la forme de trains spéciaux à vitesse réduite. Si l'objectif de diminution des risques devait ne pas être atteint malgré les diverses mesures de sécurité, des restrictions pourraient être appliquées aux transports de chlore en question. Il est en outre prévu d'étudier les trajets concernés pour y repérer les obstacles qui pourraient endommager les parois des citernes en cas de déraillement.

Réduire encore les risques dans un deuxième temps

Pour la période allant jusqu'à 2025, une feuille de route doit encore être élaborée afin de parvenir à réduire davantage les risques. En plus de la recherche de sources d'approvisionnement alternatives, la mise au point d'une génération de wagons-citernes entièrement nouvelle est en discussion. Il s'agit aussi d'examiner s'il est possible d'améliorer les conditions pour la production de chlore sur site, dans une installation située à proximité des sites qui en consomment beaucoup, ce qui réduirait de facto fortement les risques liés au transport, sans toutefois les éliminer complètement (phases de révision, transports de transit). En raison des besoins en chlore plutôt restreints en Suisse et des coûts de production relativement élevés, la production de chlore sur site, en Valais, désavantagerait les entreprises suisses par rapport à leurs concurrents étrangers.

Selon le groupe de travail, les mesures prises sur les bâtiments ou dans le domaine de l'aménagement du territoire - consistant par exemple à renoncer aux habitations à proximité des voies ferrées - ne permettent pas de réduire efficacement les risques. Les signataires de la seconde Déclaration conjointe s'engagent finalement à poursuivre ensemble dans la direction choisie, en impliquant les cantons concernés. "

4 CONCLUSIONS DU CONSEIL D'ETAT

De concert avec le gouvernement genevois, Le Conseil d'Etat a pris connaissance avec satisfaction de la signature de la déclaration conjointe II sur la réduction des risques en matière de transport de chlore. Cette déclaration constitue une reconnaissance de l'urgence de prendre des mesures pour diminuer les dangers liés notamment au transport du chlore. Elle constitue un premier pas qu'il s'agit de consolider.

Le Conseil d'Etat vaudois compte sur l'industrie, notamment les entreprises Lonza et Syngenta, pour contribuer à la réalisation de ces mesures, comme les y engage la signature de la déclaration conjointe.

Le Conseil d'Etat attend de ces mesures que le canton de Vaud réintègre une zone de risque qualifiée d'acceptable selon les critères de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM), en ce qui concerne le transport de matières dangereuses.

Le Conseil d'Etat est de l'avis que la fabrication de chlore au plus près de son utilisation par l'industrie chimique valaisanne – comme cela fut le cas à Monthey entre les années 1900 et les années 2000 – demeure l'option prioritaire. Aux côtés des cantons de Genève et du Valais, il a d'ailleurs proposé à la Confédération de jouer un rôle de facilitateur dans ce domaine.

Il attend également que l'OFT s'assure d'une mise en œuvre rigoureuse des recommandations

formulées par le SESE suite à l’accident de Daillens. Il soutient les actions de cet office permettant de réduire les risques d’accidents sur le réseau ferroviaire suisse et particulièrement dans le cas du transport des marchandises dangereuses.

Le Conseil d’Etat prendra connaissance avec attention de la réponse attendue du Conseil fédéral au postulat adopté par le Conseil des Etats le 3 décembre 2015. Ce postulat demande des mesures pour réduire les risques dans le transport des marchandises dangereuses. Le cas échéant, il se concertera avec la députation vaudoise aux Chambres fédérales pour s’assurer de la mise en œuvre des mesures nécessaires pour réduire les risques de ces transports par le rail.

En conclusion, le Conseil d’Etat poursuivra son action auprès des autorités fédérales pour réduire les risques des transports de marchandises dangereuses et, concernant le chlore, continuera à encourager le développement d'une production de chlore proche des sites d'utilisation.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 juin 2017.

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

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

FEVRIER 2018 RC-386

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Vassilis Venizelos et consorts au nom du groupe des Verts – Daillens sous acide

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 25 janvier 2018 à la salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne et était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze et Circé Fuchs, ainsi que MM. Maurice Neyroud (qui remplace Jean-Luc Bezençon), Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Alexandre Rydlo, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Pierre Volet, Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Jean-Luc Bezençon était excusé.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH : Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Jean-Charles Lagniaz, responsable de la division management des transports, DGMR, Sylvain Rodrigues, directeur de la direction de l'environnement industriel, urbain et rural, DGE, Frederico Molina, directeur de la division planification, DGMR, Mmes Sarah el Kabiri, responsable enquêtes et données, Observatoire et projections de la mobilité, DGMR, Stéphanie Manoni, responsable des mobilités durables et urbanisme, DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. POSITION DU POSTULANT

Le Postulant remercie le CE et ses services pour la qualité de rédaction de ce rapport très complet ainsi que pour celle de la réaction suite à la catastrophe de Daillens pour régler les problèmes urgents liés à cet accident, mais aussi pour prendre les mesures adéquates, notamment avec les services de la Confédération.

Le postulat soulève aussi une question plus générale, qui concerne le transport des marchandises dangereuses, qui a impact assez fort sur le territoire, notamment du point de vue de la population. Le transport de marchandises dangereuses a également un impact économique sur le potentiel de développement de l'arc lémanique. Des exemples du rapport indiquent que deux entreprises valaisannes impactent le potentiel de développement de tout l'arc lémanique avec des conséquences fortes pour les promoteurs privés et publics de logements et d'activités.

Il se réjouit de la déclaration conjointe signée par les partenaires le 26 septembre 2016, qui permet de régler le problème lié au chlore. Avec la mise en œuvre de cette déclaration, le chlore ne devrait plus être un problème du point de vue de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM).

La position du CE concernant la révision en cours de l'OPAM, qui oblige actuellement les cantons à coordonner la problématique des accidents majeurs avec l'aménagement du territoire pour la création de nouvelles zones à bâtir est souhaitée. Cette révision s'appliquera aussi aux zones existantes, avec des conséquences pour toute une série de projets urbains. Un autre élément

développé dans le rapport concerne la nécessité d'inciter les producteurs de matières dangereuses à produire sur site. Lonza et Syngenta ont produit pendant des années du chlore sur leur site.

Ces entreprises ont choisi de l'importer, ce qui leur permet de faire des économies importantes. Mais ces économies ont un impact sur d'autres activités économiques, notamment les promoteurs immobiliers de l'arc lémanique. Il s'agit de trouver le bon équilibre entre ces divers intérêts. La volonté des cantons concernés d'inciter ces entreprises génératrices de nuisance de produire sur site ou de réduire les risques est espérée. Le postulant est satisfait de la réponse du CE et pose quelques questions complémentaires, notamment concernant la nature des produits et marchandises dangereuses qui traversent le territoire vaudois. Existe-t-il un cadastre des marchandises dangereuses et des flux des marchandises dangereuses et si cela peut être croisé avec des projets de développement des différentes communes traversées ? Le postulant salue le rapport et les différentes actions menées.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Cheffe de Département prend note de ces questions et répond aux questions de manière globale au fil de la discussion.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Il est constaté que l'électricité représente 50% des coûts de production du chlore. Cela représente-t-il une concurrence déloyale inacceptable pour le marché d'octroyer un tarif particulier pour la fabrication des matières dangereuses, ce qui permettrait de les produire sur les sites ? Cette option est-elle étudiée et envisageable ?

Pour recadrer les marges de manœuvre possibles du Grand Conseil et du CE, il s'agit d'une politique fédérale, voire internationale. Le rapport évoque les marges de manœuvre maximales. La Confédération a remis le canton à l'ordre au début des interventions, rappelant les cadres légaux qui s'appliquent en la matière. Dès lors que ces matières se déploient sur le territoire, avec les risques que le transport de ces marchandises font peser sur des zones urbaines proches des centres de distribution, le canton a invoqué cela pour avoir la légitimité de créer et s'intégrer dans ce groupe de travail. La Confédération a intégré les cantons de Genève, Vaud et Valais, de même que les industries concernées et les différents offices fédéraux. Le canton a pu peser au maximum de son poids en ce qui concerne la volonté d'avoir une feuille de route, expliquée dans la réponse au postulat. Il s'agit de permettre à Vaud et Genève, les cantons principalement concernés, de sortir des zones intermédiaires de risque. Il n'y a pas actuellement de zones de risque avéré et inacceptable. Le risque pour la population concerne essentiellement l'Ouest lausannois, avec les quartiers qui sont situés le long des voies CFF entre Lausanne et Renens. L'objectif est de revenir d'ici 2025 à des cartographies qui sont dans des zones de risque acceptable en vertu des critères de l'OPAM. Le risque existe, mais ces zones peuvent se densifier, se développer et être habitées. Densifier près des zones de transport public constitue un paradoxe en contradiction avec l'obligation de dézoner en raison du transport de marchandises dangereuses. Le canton est satisfait des mesures, mais au-delà de la déclaration d'intention, le protocole d'accord demande l'établissement d'une feuille de route et des mesures qui permettent une sortie de la zone intermédiaire et un monitoring des mesures à échéance régulière, partagé avec les cantons concernés. Les mesures ne sont par contre pas décidées par le canton, mais par la Confédération et les industries. Le protocole d'accord mentionne la possibilité de produire sur site le chlore nécessaire à l'industrie chimique. Cependant, l'électricité et l'investissement pour recréer le site de production représentent un coût disproportionné.

Selon les industries, le rapport coût efficacité n'est pas garanti, même si le canton n'a pas accès aux chiffres. Une alternative concerne un site italien, avec un acheminement en direction du Valais par

l'Italie. Cela permettrait d'éviter les wagons qui transitent par le canton de Vaud. Les valaisans tiennent à leur industrie et sont moins dérangés par ces wagons. Le rapport qui explique les risques d'accident majeurs dans le canton de Vaud selon l'OPAM date d'il y a 25 ans. Il est en cours d'analyse dans les services et elle ne peut pas répondre concernant l'appréciation du CE pour l'instant. Avec la densification importante des activités humaines, il y aura une évolution et une réactualisation.

Le canton a connaissance des natures des matières dangereuses et de leurs flux. L'OFT communique des statistiques de transport de matière dangereuses, avec une évaluation du risque selon sa propre méthode (le screening), qui détermine pour chaque tronçon la quantité et le type de matière dangereuse. Il y a 3 catégories de risques : d'explosion (propane), d'incendie (essence), de fuite toxique (chlore). Pour ces différents risques, des tronçons plus ou moins sensibles par rapport à l'exposition de la population et de l'environnement sont identifiés. Ainsi, en dépit des risques liés au chlore, les hydrocarbures transportés impliquent aussi des zones sensibles par rapport à la protection des eaux superficielles ou souterraines. La connaissance des secteurs par rapport aux risques et aux matières est connue.

Dans les discussions qui ont eu lieu suite à cet accident, les cantons concernés ont-ils eu un retour d'information des entreprises ferroviaires qui véhiculent ces marchandises pour savoir si elles sont prêtes à renoncer à ce type de transport ?

En effet, s'il n'y a pas de transporteur, il n'y a pas d'acheminement. Des précisions sur les secteurs concernés par le transport de matières dangereuses sont demandées et y a-t-il des matières encore plus dangereuses que celles mentionnées dans le postulat, même si un seul transport a lieu par année ?

Parmi les mesures prises, la réduction de la vitesse des trains dans les zones à risque à 30 km/h est nécessaire. Eviter le rebroussement par la Praille en est une autre. Cela réduit les risques mais n'exclut pas les risques majeurs. L'impression que le canton ne pourra pas faire grand-chose puisque c'est une politique fédérale, et deux cantons qui ont des intérêts divergents est ressentie.

Ce n'est pas une compétence cantonale. Cette compétence fédérale est réglée par la Loi sur le transport de marchandises (LTM) et fait l'objet d'accords internationaux. De plus, en vertu de la liberté de commerce, le Conseil fédéral ne peut interdire une entreprise, Syngenta, qui a conclu un accord avec un transporteur français de transiter par la Suisse, avec des wagons conformes aux dispositifs sécuritaires de ces accords. La Confédération a cartographié le territoire en raison de zones de risque et le canton de Vaud n'accepte pas qu'une partie de son territoire soit considéré comme des zones de risque intermédiaire, d'où le protocole. Lors des débats sur la loi aux Chambres, la proscription du transport de chlore a été refusée.

Ainsi soit on produit sur site, soit on transite ailleurs, soit on réduit les vitesses. La confédération peut interrompre temporairement le trafic de chlore en cas de risque majeur. Les wagons peuvent être renforcés, de même que les protocoles de vérification des conditions de transport. Le fait d'avoir des trains de wagons qui transportent les mêmes marchandises est aussi plus sûr, car si plusieurs matières dangereuses sont transportées ensembles, c'est encore plus dangereux. Le canton n'a pas de base légale pour interdire la traversée de convois de marchandises dangereuses, ce qu'elle regrette. La production sur site ou les tracés alternatifs sont des options favorables. Le danger dépend de la cible exposée au risque et non uniquement de la matière.

1.7 million de tonnes de matière dangereuses transitent annuellement par Malley, dont 700'000 tonnes d'essence, 50'000 tonnes de propane et 20'000 tonnes de chlore. Même si on supprime le chlore, il reste un risque incendie important, qui reste significatif, même s'il respecte les bases légale de l'OPAM. Le type d'accident, le lieu, le type de fuite, ce qu'il y a à côté est déterminant. Lors de l'accident de Lausanne, un wagon d'épichlorhydrine, hautement inflammable, était situé à

côté d'un wagon contenant une substance ne supportant pas le contact de l'eau. Cela change l'intervention et le risque lié à l'accident. Par rapport aux risques environnementaux, les zones critiques sont en lien notamment avec les eaux superficielles, les sources et les eaux souterraines, avec un risque particulier pour trois sites vaudois. Pour l'exposition à la population, les milieux urbains sont concernés, dans le secteur de Malley, Renens et Lausanne. Concernant les mesures prises pour réduire le risque lié au chlore, la réduction de la vitesse a été ramenée à 40km/h depuis 2018 et les wagons sont rassemblés pour composer un train entier. La vitesse sur tout le tronçon et la concentration du risque sur un seul train diminue la probabilité et donc le risque. Cette mesure est très efficace.

Le rail est préférable à la route car beaucoup plus sûr, grâce à des wagons renforcés. Les protocoles de transport de chlore par conteneur renforcé sont prévus pour résister à des chocs à plus de 100 km/h. Ce type de transport est mieux régulé que le transport par la route. Sans le rail, le transport ne s'arrêtera pas, mais se fera autrement, par la route, ce qui est trop dangereux. Des accidents provoqués par des explosions de camions citerne transportant du gaz font des dégâts terribles.

Existe-t-il un moyen au niveau fédéral de taxer davantage ces transports de matières dangereuses tenant compte de la dépréciation des zones foncières, que ce soit par rail ou par route ?

Ce n'est pas possible en raison d'accords internationaux qui prévoient qu'il ne peut pas y avoir de discrimination entre une matière ou une autre. Il n'y a pas de possibilité de taxer, et la taxe ne va de toute façon pas diminuer le risque. L'écart financier est tel que l'on ne peut pas dissuader avec une taxe.

Dans tout l'éventail évoqué, il y a un gros inconvénient de transporter ces matières par rail à travers les agglomérations. Les valaisans veulent garder leur industries et ne produiront pas de chlore sur place. Actuellement, 4 possibilités permettent d'entrer en valais par le rail. Ce chlore vient d'Auvergne par Bellegarde. Une cinquième ligne pourrait être utilisée, surtout si ces trains roulent à 40 km/h, soit la ligne du Tonkin, même si la Confédération ne porte pas cette ligne dans son programme d'investissement ?

Le CE est favorable à soutenir la ligne du Tonkin. Par contre, le CE est beaucoup moins convaincu que le report des wagons de chlore puisse inciter des partenaires à investir dans la réalisation de cette infrastructure.

Une alternative serait de créer un fond sollicitant les propriétaires fonciers qui sont empêchés de réaliser leurs biens, et plutôt que perdre le 100%, une part de la plus-value est affecté à aider l'industrie à produire sur site. Cette mécanique de financement a été imaginée par le CE genevois, mais n'a pas encore trouvé ses quartiers dans le canton de Vaud.

Le site de production alternatif en Italie est en cours de désaffectation, ce qui est un problème. Cette industrie doit renouveler ses équipements pour les remettre à sécurité. Si elle décide de le faire, cette alternative sera intéressante.

Le postulant indique que le transport du chlore est régulé voire interdit au Pays-Bas suite à la pression des promoteurs immobiliers. Sur la question des effets du chlore, le rayon de létalité de 2.5 km fait que si un wagon se renverse, l'issue est fatale pour toutes les personnes situées dans ce secteur. Le postulant travaille pour l'office de l'urbanisme du canton de Genève qui a procédé à différentes analyses pour évaluer l'impact de la déclaration conjointe sur différents projets de développement. Suite à la discussion avec les promoteurs immobiliers, les gains potentiels de la suppression du transport de chlore ont été chiffrés en termes de mesures constructibles non nécessaires voire de droits à bâtir supplémentaires à hauteur de près de CHF 10 mio. Concernant les mesures de sécurité de l'article 3 de l'OPAM, la responsabilité revient au détenteur des installations de les assainir et de diminuer les risques. Or, en cas de transport de marchandises, la responsabilité

du détenteur est difficile à définir, avec les CFF, le producteur, le consommateur. Il estime que cette question n'est pas réglée.

Dans le cadre de l'application de l'OPAM, dans l'évaluation du risque dans les projets de développement, les effets de la déclaration conjointe sont-ils anticipés dans la pratique administrative ? Les risques liés au chlore sont-ils pris en compte, de même que ceux liés au propane, qu'il est apparemment prévu de sortir de la liste des matières dangereuses?

Dans la pratique, le canton de Vaud applique l'OPAM, et ce bien avant la déclaration conjointe. Il est cité l'exemple du plan directeur localisé de Malley, où dès les premières démarches de planification, la problématique du transport de marchandises dangereuses a été pris en considération. Dans ce cas, la matière dangereuse critique est l'essence, avec le scénario incendie. Cette matière n'a pas conduit à des réductions de potentiel de droit à bâtir, mais plutôt d'affectation et d'aménagement du plan directeur, avec un éloignement des voies des zones à haute densité. Par rapport à la problématique du chlore, le périmètre de consultation des 2.5 km n'est pas pris en considération, dans le sens que réduire les potentiels à une telle distance n'aurait pas de sens en termes scientifiques. Les pistes explorées sont celles de l'action sur l'événement par la mise en place de plans d'interventions. Ces plans sont exercés, au niveau état-major en 2017, et à échelle réelle en 2018.

Les terrains vaudois pénalisés en termes de constructibilité sont-ils connus ?

Les secteurs enclassés en zone de risque intermédiaire sont situés dans l'Ouest lausannois.

En termes de mesure et de lutte contre le risque, le niveau de préparation en termes de capacité opérationnelle est-il effectif en cas d'accident majeur, comme à Lausanne en 1993 ou à Daillens ?

Le dispositif sera testé au mois de juin 2018 avec le SSCM (Service de la sécurité civile et militaire). Le DIRH a demandé un exercice simulant un accident lié au chlore qui permettra d'évaluer la capacité du dispositif et d'y apporter des correctifs le cas échéant.

L'accident de Daillens n'est pas un accident majeur au sens de l'OPAM, car il n'y a pas eu de morts et pas eu de pollution. Il est remarqué que peu de structures en Suisse sont capables de gérer des interventions en cas d'accident majeur avec du chlore, qui occasionnerait une centaine de morts. Les exercices sont un élément majeur de la prévention.

Lorsque les trains complets passent, les services de sécurité et les pompiers sont-ils informés de l'heure à laquelle le convoi est prévu pour se préparer à intervenir ?

Jusqu'à présent, le transport de chlore était aléatoire en termes d'horaire et de train. Il était par conséquent impossible de se préparer pour une tranche horaire particulière. Actuellement, dès lors que l'on sait quand ce train circule, on peut imaginer se préparer différemment. Pour l'instant, les plans d'intervention de sont pas élaborés en fonction d'un risque plus élevé à un certain moment, aussi en lien avec les effectifs des pompiers.

Lors de l'exercice, si l'on constate que le processus est défaillant ou que le risque n'est pas couvert, l'exécutif prendra-t-il les mesures nécessaires pour couvrir la différence ?

C'est le principe de tous les exercices effectués avec le SSCM. Il s'agit d'identifier les points difficiles et d'adapter la coordination. En revanche, il n'y aura pas de construction d'hôpitaux de manière préventive, cela doit rester proportionnel. La coordination des interventions entre les principaux services est entrainée dans le cadre de ces exercices.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 14 février 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL
sur le postulat Raphaël Mahaim et consorts - Encourager le covoiturage

Rappel du postulat

On sait que le taux d'occupation des voitures est très faible, à peine plus d'une personne par véhicule en moyenne. On connaît également les problèmes que pose l'augmentation du trafic individuel motorisé (nuisances, infrastructures onéreuses, etc.). Il convient dès lors de trouver des solutions pour au moins contenir, voire réduire, la quantité de trajets effectués en voiture.

S'il n'est certainement pas la panacée, le covoiturage représente l'un des moyens permettant de diminuer les impacts du transport individuel motorisé sur le territoire et l'environnement. Jusqu'alors, le covoiturage est presque exclusivement resté le fait de privés qui s'organisent entre eux de manière totalement informelle. On voit uniquement apparaître ça et là des nouvelles plateformes visant à favoriser le covoiturage, en particulier sur le net. La difficulté principale en la matière réside dans le fait de mettre en contact les personnes faisant le même trajet. Le site de l'Etat de Vaud - la page de l'unité du développement durable - liste certaines de ces plateformes.

Afin d'encourager autant que faire se peut la population du canton à optimiser et réduire le nombre de trajets en voiture - notamment dans les régions où la desserte en transports publics reste insuffisante - les postulants soussignés demandent au Conseil d'Etat de lancer un vaste champ de réflexions sur les possibilités d'encourager le covoiturage. Le présent postulat n'aborde pas les " questions qui fâchent ", soit les instruments plus contestés d'encouragement au covoiturage tels que les péages urbains.

Parmi les pistes de réflexion à approfondir, on peut citer les idées suivantes :

- *mieux faire connaître les différentes plateformes privées destinées à mettre en contact les potentiels utilisateurs du covoiturage ;*
- *intégrer dans le plan directeur cantonal un volet ambitieux relatif au covoiturage, doté d'objectifs quantitatifs à moyen et long termes ;*
- *organiser une campagne de sensibilisation ou d'autres journées d'action spécifiquement dévolues au covoiturage, par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité*
- *publier les tarifs indicatifs pratiqués en matière de covoiturage ;*
- *étudier la possibilité d'octroyer des avantages (taxes automobiles avec bonus-malus, tarifs de parking différenciés, places de parc réservées dans certains lieux, etc.) pour les titulaires de voitures pratiquant régulièrement le covoiturage.*

Souhaite développer.

(Signé) Raphaël Mahaim et 19 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Les postulants demandent au Conseil d'État de lancer, d'une part, un vaste "champ de réflexions" sur les possibilités d'encourager le covoiturage, et proposent, d'autre part, diverses "pistes de réflexion". Ce postulat est l'occasion de s'interroger sur l'opportunité pour l'État de s'impliquer dans la promotion du covoiturage. Jusqu'à présent, dans le canton de Vaud, le développement de ce mode de transport était essentiellement laissé au domaine privé, et a vu apparaître (et disparaître) diverses sociétés proposant leurs services, principalement sous forme de sites Internet.

En Europe, le covoiturage connaît un important essor, soutenu dans certains cas par des politiques publiques volontaristes. En 1997 déjà, l'Union Européenne finançait le programme de recherche ICARO (Increase of Car Occupancy through Innovative Measures and Technical Instruments) dont l'objectif était d'expérimenter diverses mesures pour augmenter le taux d'occupation des voitures privées. La Suisse y avait participé au travers de l'un de ses Programmes Nationaux de Recherches (PNR 41 *"Transports et environnement : interactions Suisse/Europe"*). Actuellement, quelques métropoles européennes (par ex. Madrid ou Leeds) réservent des voies sur les autoroutes à l'image de certaines agglomérations nord-américaines. En France par exemple, la plupart des Conseils Départementaux ou Régionaux ont mis en place des projets d'incitation au covoiturage via des sites internet de mise en relation de covoitureurs ou encore en aménageant des aires de stationnement aux croisements de flux routiers prioritaires. Parallèlement, des sociétés privées s'emparent désormais du marché en proposant des sites web et applications Smartphone, par exemple le leader européen Blablacar (40 millions de membres).

En Suisse, la Confédération, et plus précisément l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) a annoncé, à l'été 2017, qu'il projetait le lancement "d'une offensive nationale de covoiturage". L'objectif serait d'augmenter le taux d'occupation des voitures particulière de 1,1 à 1,5 personne aux heures de pointe. L'OFEN estime que cela réduirait la consommation d'énergie d'un tiers tout en optimisant l'utilisation des infrastructures existantes. Une nouvelle application pour smartphone est à l'étude ainsi que des avantages pour les covoitureurs, tels des rabais sur les parkings. Un concept national sera présenté par la Confédération en collaboration avec la plateforme de dialogue AVENIR MOBILITÉ d'ici fin 2017.

A l'heure actuelle, les quelques initiatives publiques en faveur du covoiturage se traduisent essentiellement par la mise à disposition par les autorités communales de places réservées au sein de parkings publics. Le Canton d'Argovie a fait preuve d'esprit pionnier en construisant huit parkings "Park+Pool" (520 places gratuites) le long des autoroutes du canton. Des sites web ont également été réalisés par des privés, avec certaines fois le soutien financier public. Sous l'appellation "PubliRide", l'entreprise CarPostal, en collaboration avec la société de covoiturage allemande Flinc, expérimente un concept de covoiturage combiné avec les transports publics sur différents sites pilotes en Suisse.

Dans le canton de Vaud, deux opérations d'encouragement au covoiturage sont actuellement en cours. Il s'agit de projets de coopération transfrontalière InterReg où l'objectif est d'augmenter la part de covoiturage auprès des frontaliers n'ayant pas ou peu de transports publics à disposition. Ces deux projets, l'un situé sur l'arc jurassien et l'autre sur le pourtour du bassin lémanique, bénéficient de subventions publiques européennes, françaises et suisses, dont celle du Canton de Vaud.

En outre, le Canton a publié en mai 2016, en collaboration avec le Canton de Genève, un document sur les plans de mobilité d'entreprises "*Plan de mobilité : Guide à l'attention des entreprises et institutions"*. L'objectif est d'aider les employeurs qui le souhaitent à mettre en place des mesures en faveur de la mobilité durable pour leurs collaborateurs. Le covoiturage y figure en bonne place.

A l'occasion de la Semaine de la mobilité – évènement annuel durant lequel le Canton sensibilise le public à la mobilité durable – une promotion du covoiturage est également faite. À titre d'illustration,

le site Internet de la Semaine de la mobilité (www.vaudmobile.ch) présente l'ensemble de l'offre en mobilité du canton, notamment par le biais d'une carte interactive multimodale où figure la localisation et les conditions d'utilisation des parkings de covoiturage, les emplacements des véhicules Mobility Carsharing, les stations de vélo en libre-service, les lignes de transport public, et bien d'autres informations en lien avec la mobilité.

A. Champ de réflexions

1. Cadre légal

D'un point de vue légal, il n'y a pas, en droit suisse, de loi qui s'applique spécifiquement au covoiturage, ni même de définition réglementaire du covoiturage. L'activité n'est pas illégale pour autant. Le Conseil fédéral s'est d'ailleurs penché sur ce sujet dans le cadre de diverses interventions parlementaires. Dans sa réponse à la question du député Jean-François Steiert (PS-FR) en 2013 "13.1087 : L'autopartage et la comobilité. Phénomène marginal ou potentiel de rationalisation de la mobilité ?", le Conseil fédéral confirme sa volonté de voir les autorités publiques s'impliquer dans le développement du covoiturage :

"Dans le cadre de la stratégie énergétique de la Confédération, les modifications comportementales - et, par conséquent, les projets de comobilité - jouent un rôle de plus en plus important. Il incombe désormais aux pouvoirs publics de créer des conditions-cadres propices à la diffusion des produits de comobilité et de veiller à ce que les projets dans ce domaine contribuent effectivement à réaliser les objectifs du Conseil fédéral en matière d'énergie et de climat."

Dans sa réponse du 12 novembre 2014 à l'interpellation Hess Lorenz (PBD-BE) "14.3939 : Taxis et voitures de tourisme avec chauffeur et covoiturage payant. Un combat à armes égales ?", le Conseil fédéral y souligne que :

"La Confédération est favorable aux offres de prestations qui permettent d'améliorer le taux d'utilisation des véhicules et donc de l'infrastructure routière, car ces offres peuvent contribuer à éviter les surcharges et les bouchons. S'il s'agit de simples offres de covoiturage, gratuites ou moyennant une participation aux frais, elles restent dans le domaine de la liberté de contrat, il n'y a donc pas de raison de légiférer."

Ainsi, il apparait que la Confédération soutient la pratique du covoiturage en tant que mode de transport durable, sans avoir pour autant légiféré en la matière. Le projet d'étude "Offensive nationale de covoiturage" de l'OFEN, mentionné précédemment, aura justement pour objectif de proposer un concept national en faveur du covoiturage.

Dans le Canton de Vaud, bien qu'il n'existe aucune base réglementaire spécifique au covoiturage, le terme est explicitement mentionné dans deux documents légaux, à savoir dans une fiche du Plan directeur cantonal (PDCn) d'une part : *Fiche A25 Politique de stationnement et plans de mobilité,* et d'autre part dans une fiche à part entière du Plan des mesures lié à l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (Plan OPair) : *Fiche MO6 Encouragement au covoiturage* (voir développement dans la section B ci-après). Ainsi, ce mode de transport fait intégralement partie de la politique de mobilité durable que défend le Canton, et à ce titre, sa promotion apparaît parfaitement légitime.

2. Quel covoiturage l'État doit-il favoriser ?

Si a priori le covoiturage semble être une option intéressante pour réduire le trafic automobile, une implication de l'État présuppose une définition réfléchie de la typologie de covoiturage qu'il entend encourager, et quel public cible il espère atteindre.

Les dispositions réglementaires vaudoises actuellement en vigueur (PDCn et Plan OPair) penchent en faveur d'un encouragement non différencié au covoiturage. Cependant, le Conseil d'État préconise d'opter pour des solutions évitant toute incohérence avec les politiques de promotion des transports publics ou de maîtrise du trafic automobile. Cela implique donc de répondre de manière cohérente à

une population devant se déplacer sur des distances relativement importantes depuis et/ou vers des zones mal desservies par les transports publics. En d'autres termes, il s'agit d'éviter des actions en faveur du covoiturage dans les situations où l'usage des transports publics serait plus approprié. Ainsi, les solutions mises en œuvre veilleront à encourager le covoiturage de façon à orienter sa pratique en ciblant à la fois le bon public et le bon périmètre géographique.

Pour comprendre le phénomène, il faut savoir que le terme "covoiturage" recouvre un vaste champ de pratiques et d'usagers. Les développements fulgurants des technologies de l'information offrent de nouvelles solutions qui permettent une évolution et une facilitation des pratiques. Ces pratiques peuvent être catégorisées en deux familles principales :

Le covoiturage régulier : Ces trajets se font majoritairement sur de courtes à moyennes distances (moins de 50 km) et correspondent essentiellement aux déplacements pendulaires. Ils se font sur une base quotidienne ou tout du moins au minimum une fois par semaine sur un même itinéraire. En général, une fois l'appariement effectué, les covoitureurs ont tendance à conserver le même "équipage", d'autant plus s'il s'agit de collègues de travail.

Le covoiturage occasionnel : Ces déplacements se font généralement sur de longues distances. Les motifs sont plus variés, mais entrent plus souvent dans la catégorie des "loisirs". Il s'agit de déplacements interurbains relativement importants qui ne se font pas sur une base régulière. En conséquence, ils nécessitent une nouvelle recherche de partenaire à chaque déplacement. En Europe, cela est en fort développement, notamment en concurrence avec les trains à grande vitesse. En effet, les tarifs affichés peuvent s'avérer particulièrement intéressants.

Ces deux familles d'utilisateurs se divisent ensuite en trois typologies d'organisation distinctes :

Le covoiturage préarrangé : Outre l'organisation individuelle avec une ou plusieurs connaissances, et selon une étude de l'*Agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie* (ADEME, 2010), l'outil de mise en relation privilégié des services de covoiturage préarrangé est Internet. Quelques fois ce service est complété par un centre d'appel, et bien entendu par des applications Smartphone. Les entreprises et administrations souhaitant promouvoir le covoiturage auprès de leurs collaborateurs utilisent en majorité ces plateformes, avec par exemple une page dédiée avec mot de passe pour leur personnel, ou des systèmes internes basés sur leur propre intranet, notamment pour la protection de leurs données.

Le covoiturage dynamique : Le covoiturage de dernière minute avec application Smartphone propose un appariement en temps réel par géoréférencement entre conducteurs ayant déclarés leur trajet et passagers souhaitant partir dans l'heure qui suit. Les passagers connaissent ainsi les horaires des prochains passages à un point de rendez-vous. Les conducteurs (inscrits dans le système) sont informés des passagers potentiels. Le système calcule automatiquement le prix du trajet.

Le covoiturage spontané : Ceci correspond à une forme d'autostop encadré où les usagers (passagers et conducteurs) sont préalablement inscrits. Le passager attend à l'arrêt de covoiturage sur un axe routier fréquenté. Sa destination est affichée, par exemple devant un poteau de destination ou un panneau d'affichage lumineux avec une place d'arrêt pour le conducteur. Une expérimentation allant dans ce sens et baptisée "Taxito" est actuellement en cours de mise en œuvre dans la région du Grand Genève. Trois autres régions suisses ont déjà mis en œuvre ce système : La Chaux-de-Fonds, Grossdietwil et Luthern. À une autre échelle, les "Sluglines" de Washington permettent depuis les années 70 d'atteindre la capitale depuis les banlieues lointaines. Les automobilistes se regroupent sur de vastes parkings en bordure d'autoroute et attendent sous le panneau de leur destination. Ils ont un grand intérêt à être plusieurs dans la voiture car la congestion est très importante (triplement du temps de parcours fréquent) et que les principales pénétrantes disposent de voies réservées au covoiturage.

Parmi les typologies de covoiturage susmentionnées, des études menées notamment par *l'Agence de*

l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) en France montrent que le covoiturage longue distance occasionnel est un concurrent avéré au transport public intervilles. Consciente de cette problématique, la SNCF a pris l'option de racheter une société de covoiturage et de développer des nouvelles offres de mobilité combinée via des billets multimodaux incluant des prestations de covoiturage. En Suisse, les CFF sont attentifs à ce phénomène, sans toutefois être intervenu de manière concrète car, il est vrai que, le covoiturage longue distance reste encore marginal.

En revanche, les statistiques sur le covoiturage de "courte à moyenne distance régulier" présentent des résultats plus encourageants en matière de concurrence avec les transports publics. Il semblerait que les personnes optant pour ce mode de déplacement se rabattraient à 90% sur la voiture individuelle en cas d'indisponibilité de cette solution, et seules 3% sur les transports publics (sondage sur les aires de covoiturage dans six départements français, ADEME, 2015). Cela laisse à penser que cette typologie de covoiturage ne prend que peu de clientèle au transport public. Le manque de données sur le covoiturage en Suisse ne permet cependant pas de vérifier si cet état de fait est transposable en tant que tel. L'étude montre néanmoins que ce type de covoiturage est largement préconisé par les pendulaires.

Ce type de déplacement est particulièrement propice au covoiturage étant donné qu'il se concentre dans des créneaux horaires réduits ainsi que des axes très fréquentés. Qui plus est, les pendulaires ont un déplacement régulier et prévisible. D'autre part, le taux d'occupation des véhicules pour le motif "travail" est le plus bas de tous les motifs de déplacement (1.1 passager par véhicule en moyenne selon l'Office fédéral de la statistique). A l'heure où les transports publics sont saturés, force est de constater qu'il reste de la réserve de capacité à l'intérieur des véhicules privés.

Compte tenu de ce qui précède, il paraît donc opportun que l'Etat se concentre en priorité sur les déplacements pendulaires s'il entend renforcer son implication dans la promotion du covoiturage à l'échelle vaudoise. Or, dans ce cas il est nécessaire de veiller à cibler les relations origines-destinations mal desservies par les transports publics.

B. Pistes de réflexion suggérées par les postulants

1. Mieux faire connaître les différentes plateformes privées destinées à mettre en contact les potentiels utilisateurs du covoiturage

Traditionnellement, l'organisation du covoiturage se fait de manière autonome, typiquement entre collègues résidant à proximité ou sur le même axe de déplacement. Toutefois, afin d'augmenter le potentiel de covoiturage, des solutions de mise en relation sont nécessaires. Des sites internet spécifiques ainsi que des applications Smartphone se sont fortement développés depuis une dizaine d'années, soit par des entreprises privées, soit à l'initiative d'autorités publiques.

Des entreprises de covoiturage privées à but lucratif ont récemment vu le jour. À titre d'exemple, la société française BlaBlaCar est actuellement la principale plateforme de covoiturage en Europe, et est en train de s'étendre mondialement avec une stratégie de rachat des entreprises locales (actuellement 40 millions de membres dans 25 pays). Cependant, cette offre en pleine expansion ne répond pas au public cible précédemment défini. En effet, le site est majoritairement utilisé par des usagers effectuant des déplacements occasionnels de longue distance, qui semblent être, pour rappel, le principal concurrent du transport public. Ce second cas soulève aussi la question de "l'économie collaborative" dont se targuent souvent les systèmes de covoiturage. Des services tels que celui susmentionné se basent sur des conducteurs non-rémunérés (bien que défrayés) alors que ce type d'entreprise commerciale tire un bénéfice et emploie des collaborateurs salariés (actuellement plus de 450 personnes). Au niveau mondial, le chiffre d'affaire de cette société était de 10 millions d'euros en 2014 (non communiqué depuis), et doublerait chaque année depuis 2010.

En Suisse Romande, avec 24'000 membres, le site www.e-covoiturage.ch, est actuellement le plus utilisé pour les déplacements pendulaires réguliers. Il est géré indépendamment par une association à but non lucratif, dont le siège est à Assens. Des solutions peuvent également être mises en place de

manière individuelle par les entreprises elles-mêmes sur la base de logiciels internes de regroupement développés par des bureaux spécialisés tel que le système Fair Park® utilisé notamment par Nestlé Suisse.

Si l'Etat de Vaud s'engage à mieux faire connaître les plateformes de covoiturage, une attention particulière devra être portée au choix de ces plateformes en regard de la cohérence avec les politiques publiques liées (concurrence avec les transports publics, respect de la liberté de marché, etc.). En effet, il ne paraît pas opportun que l'Etat promeuve des plates-formes lucratives dont l'offre concurrence le transport public. D'autre part, il s'avère que la multiplication des sites Internet nuise à l'efficacité globale du covoiturage, en contribuant à l'éparpillement de l'offre. Sur la base de ce constat, le projet InterReg de covoiturage autour du Bassin lémanique - auquel participe le Canton de Vaud et précédemment mentionné - a opté pour la mise en place d'un moteur de recherche plutôt qu'un nouveau site de covoiturage. Cette plate-forme (www.covoiturage-leman.org) accède actuellement à sept bases de données publiques[1], permettant ainsi de multiplier les chances d'occurrence lors d'une recherche de trajets spécifiques.

En conclusion, le Conseil d'État s'engage à poursuivre son action en faveur d'une meilleure information en cohérence avec sa politique de mobilité durable, notamment exprimée au travers de la loi vaudoise sur la mobilité et les transports publics (LMTP, art. 1 al. 2 et 2bis) ainsi que du Plan directeur cantonal (Ligne d'action A2, Développer une mobilité multimodale).

[1]*Les données proviennent de sites internet de covoiturage appartenant à des collectivités publiques ou bénéficiant de subventions publiques*

2. Intégrer dans le plan directeur cantonal un volet ambitieux relatif au covoiturage, doté d'objectifs quantitatifs à moyen et long termes

La promotion du covoiturage est actuellement intégrée au Plan directeur cantonal dans la fiche *A25 Politique de stationnement et plans de mobilité* dans la section "éléments ayant force obligatoire pour les autorités publiques, validés par le Grand Conseil", et donne la responsabilité de la mise en œuvre aux régions et aux communes :

Plan directeur cantonal, fiche A25 Politique de stationnement et plans de mobilité :

"Les régions et les communes mettent en œuvre, dans leurs planifications directrices régionales et communales, ainsi que dans les plans d'affectation, une politique de stationnement coordonnée avec la qualité de desserte par les transports publics. En parallèle, elles élaborent des plans de mobilité en partenariat avec les entreprises privées et les institutions publiques. De même, elles favorisent le développement du covoiturage."

S'il est vrai qu'au niveau du Plan directeur, le covoiturage n'est pas lié à un objectif quantitatif, ni à un calendrier de mise en œuvre, d'autres outils légaux permettent de renforcer ce soutien. Le Plan des mesures lié à l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPAir) comporte une fiche spécifique au covoiturage ainsi qu'une autre liée au plan de mobilité d'entreprise. Il soutient clairement la promotion du covoiturage, dont la responsabilité est attribuée au Canton :

Plan des mesures OPAir, fiche MO-6 Encouragement au covoiturage :

Extrait : "Cette mesure vise un encouragement au covoiturage par la mise en place de parkings destinés au covoiturage, notamment aux abords des jonctions autoroutières pour les trajets à moyenne et longue distances. La pratique est déjà fréquente aux abords de plusieurs jonctions du canton. Il s'agit ainsi d'officialiser cette pratique par des aménagements plus sûrs et une offre réelle de places, en périphérie de l'agglomération Lausanne-Morges. (…) Cette mesure propose également d'encourager les outils visant à développer le covoiturage. Il peut ainsi s'agir de système de bourse en ligne, de concept de mobilité d'entreprise ou de tarif progressif dans les P+R en fonction du nombre de passagers."

Plan des mesures OPAir, fiche MO-9 Mise en place de plans de mobilité d'entreprise

Extrait : "Un plan de mobilité (…) comprend notamment l'encouragement au covoiturage (organisation des demandes et offres, publicité par la présentation des avantages écologiques, économiques et sociaux)".

Notons cependant que le Plan des mesures OPAir est actuellement en révision. A l'heure de la rédaction de cette réponse du Conseil d'Etat, la future formulation de ces deux fiches n'a pas encore été validée.

En outre, certains plans d'affectation cantonaux (PAC) militent également en faveur du covoiturage, par exemple :

PAC Littoral Parc, art. 38 Plan de mobilité :

"L'organisme de gestion étudie, veille à l'application et tient à jour un plan de mobilité de site, en collaboration avec les entreprises. Le plan de mobilité de site est proposé à l'adhésion de toutes les entreprises implantées dans le PAC. Les entreprises implantées dans le PAC sont encouragées à établir un plan de mobilité d'entreprise, en cohérence avec le plan de mobilité de site. Celui-ci favorise le report modal sur les transports en commun, les modes doux et le covoiturage. Il doit notamment contribuer à réduire le besoin en stationnement."

S'agissant de l'intégration d'objectifs quantitatifs, force est de constater que les statistiques de mobilité actuelles (Relevés structurels du recensement de la population et Microrecensements mobilité et transports de l'Office fédéral de la statistique) ne comptabilisent pas le covoiturage. En effet, le taux d'occupation des véhicules n'est pas un indicateur satisfaisant puisqu'il comprend aussi bien les motifs d'accompagnement (par exemple ramener un ami chez lui) ou de déplacements en famille. Le nombre d'inscrits sur des plateformes web n'est non plus pas un indicateur satisfaisant puisque, selon les études, il ne représente pas la totalité des covoitureurs effectifs, étant donné qu'une proportion non-négligeable se regroupe sans support informatique (en particulier entre pendulaires réguliers).

Vu ce qui précède, le Conseil d'État ne juge pas nécessaire d'ajouter un nouveau volet concernant spécifiquement le covoiturage dans son plan directeur. En revanche, il apportera une attention particulière à l'adaptation des textes actuels afin de non seulement confirmer son soutien au covoiturage, mais également de préciser la typologie de covoiturage devant être favorisée par les pouvoirs publics (conformément au développement exposé ci-dessus, Section A). Ainsi, les fiches adéquates du PDCn seront amendées en conséquence. Il en va de même pour la révision imminente du Plan des mesures OPAir, dont les fiches "covoiturage" et "plans de mobilité" ont fait l'objet d'une proposition d'adaptation de texte afin de préciser les tenants et aboutissants en regard de la politique de mobilité du Canton.

3. Organiser une campagne de sensibilisation ou d'autres journées d'action spécifiquement dévolues au covoiturage, par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité

Bien que des campagnes de communication grand public puissent être envisagées, le Conseil d'Etat estime qu'un ciblage sur des populations spécifiques s'avère plus efficace. Ainsi, ayant défini le trafic pendulaire comme cible prioritaire pour le covoiturage, le Conseil d'Etat privilégie une sensibilisation directement des entreprises au sein des zones d'activités, en particulier celles situées en périphérie, dans des secteurs moins bien desservis par les transports publics. L'expérience montre en effet qu'une communication soutenue par les employeurs sur le lieu de travail représente un bon canal de diffusion pour influencer le choix du mode de transport pendulaire.

A titre d'illustration, le Canton a soutenu les études en vue du lancement d'un plan de mobilité interentreprise pour la zone d'activité de la Vuarpillère (Nyon). Plusieurs événements liés au covoiturage y sont réalisés, par ex. petit-déjeuners du covoiturage (permettant d'humaniser la mise en relation), stands d'information, défis annuels du covoiturage interentreprises.

De même, les deux projets InterReg précédemment mentionnés auxquels participe le Canton de Vaud (bassin lémanique et arc jurassien) ont en commun de proposer des animations au sein d'une sélection d'entreprises. Les entreprises ou zones d'activités choisies répondent à des critères de sélection favorables au développement du covoiturage (emplacement, taille, structure socioprofessionnelle, horaires). En complément, diverses mesures de promotion grand public sont développées par ces deux projets, par exemple sous forme d'affiches, de spots radio ou encore de flyers.

Afin de capitaliser sur ces diverses campagnes de promotion, et d'en assurer la poursuite au-delà des expériences susmentionnées, le Conseil d'État s'engage à développer d'une part un monitoring et un suivi des mesures mises en place, et d'autre part à étudier l'opportunité de pérenniser un budget pour ce type d'action.

4. Publier les tarifs indicatifs pratiqués en matière de covoiturage

Le Conseil d'État n'entend pas publier les tarifs en matière de covoiturage. En effet, ces derniers peuvent être fortement variables d'un site internet à l'autre, comprendre ou non la commission du prestataire (à titre indicatif, certains prestataires ponctionnent jusqu'à 20% des frais kilométriques), dépendre du système d'exploitation (plateforme web, centrale téléphonique, borne, aire de stationnement, etc.), ou de l'existence ou non d'une subvention publique. D'autre part, les covoitureurs autonomes, c'est-à-dire qui ne dépendent pas de systèmes de mise en relation, optent pour des arrangements personnels : tarif fixe, partage des frais effectifs, conduite une fois sur deux, etc.

En somme, la dynamique du marché et de l'évolution technologique induit une variabilité des tarifs qu'il serait difficile de maintenir à jour. La publication des tarifs ne représenterait ainsi que peu de valeur ajoutée et présenterait le risque d'être largement erronée.

5. Étudier la possibilité d'octroyer des avantages (taxes automobiles avec bonus-malus, tarifs de parking différenciés, places de parc réservées dans certains lieux, etc.) pour les titulaires de voitures pratiquant régulièrement le covoiturage

La mise en place d'un système de bonus-malus lié à la taxe automobile tel que proposé par les postulants semble difficile à réaliser. En effet cela demanderait le développement d'une solution de contrôle afin de vérifier l'utilisation effective du véhicule. De même, un avantage fiscal – par exemple le covoiturage permettant de justifier de l'usage d'une voiture particulière pour ses déplacements pendulaires et de déduire les kilomètres effectués correspondants – impliquerait des moyens de contrôle disproportionnés.

En revanche, la mise à disposition de places de parc réservées aux covoitureurs est effectivement incitative pour ce mode de déplacement. Le Canton encourage cette pratique dans le cadre des plans de mobilité d'entreprise, où les employeurs peuvent dédier une partie de leur parking à leurs collaborateurs pratiquant le covoiturage. De même, des parkings publics de regroupement le long d'axes de convergence sont également très bénéfiques. A l'initiative de plusieurs communes vaudoises, des aires de stationnement existent d'ores et déjà pour le covoiturage (une vingtaine est recensée). Elles sont régies de manière autonome par les communes, certaines mettant des places gratuitement à disposition et d'autres proposant des macarons de stationnement spécifiques.

Bien que le Canton n'ait pas la compétence de construire de tels parkings, la "Stratégie cantonale sur les interfaces de transport public", actuellement à l'étude, évaluera l'opportunité ou non pour l'Etat de Vaud de proposer des infrastructures facilitant le recours au covoiturage. En particulier, la problématique des places réservées aux covoitureurs en certains lieux sera abordée. Dans ce contexte la question de la tarification préférentielle, par exemple dans les Park&Rail des CFF sera étudiée. À ce propos, notons que les parkings relais lausannois proposent déjà des abonnements mensuels (parking et abonnement Mobilis 2 zones) permettant d'inclure 1 à 2 passagers supplémentaires.

Conclusion

Vu ce qui précède, nous constatons que la pratique du covoiturage est très diversifiée. S'il est encore peu développé en Suisse, il est probable que son évolution suive le trend européen et augmente dans les années à venir, indépendamment d'une intervention étatique. Or, nous constatons également que certaines typologies de covoiturage ne servent pas forcément les intérêts des politiques de la mobilité durable. Par exemple, le covoiturage occasionnel de longue distance peut concurrencer les trains Intercity. D'autre part, le Canton de Vaud bénéficie d'un réseau de transports publics en phase de consolidation et d'amélioration, dont il serait dommageable de détourner une part de la clientèle préférant devenir passagère d'une voiture.

Ainsi, le Conseil d'Etat s'engage à élaborer une stratégie d'accompagnement du développement du covoiturage en cohérence avec sa politique de mobilité. Il s'agira de promouvoir ce mode de transport en priorité pour les déplacements pendulaires, en provenance ou en direction des zones mal desservies par les transports publics. En ce sens, il poursuivra sa collaboration dans le cadre de deux projets InterReg précédemment mentionnés, tout en étudiant une solution permettant de pérenniser les actions entreprises. D'autre part, et conformément aux fiches correspondantes du Plan directeur cantonal et du Plan des mesures OPAir, il appuiera la promotion de ce mode de déplacement, notamment dans le cadre de plans de mobilité d'entreprise.

Parmi les propositions d'intervention des postulants, le Conseil d'État retient la promotion des plateformes de regroupement (1) ainsi que les campagnes de sensibilisation (2). Ces deux cas, impliquent un ciblage du public adéquat ainsi que la mise en place d'un monitoring et d'une solution de maintien des efforts consentis. Sans pour autant ajouter une fiche spécifique au Plan directeur cantonal (3), la notion de covoiturage sera précisée dans les fiches adéquates lors de la prochaine adaptation de ce texte, tout comme lors de la révision du Plan des mesures OPAir. En revanche, le Conseil d'Etat n'est pas en mesure de gérer la publication des tarifs pratiqués (4). Le développement d'infrastructures dédiées au covoiturage (5) sera, quant à lui, abordé dans le cadre de l'étude de la Stratégie interfaces de transports.

En complément, et afin de mieux calibrer son action en faveur du covoiturage, il mettra en place une solution de monitoring permettant de vérifier la cohésion avec l'ensemble de ses politiques de mobilité durable.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 novembre 2017.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

FEVRIER 2018 RC-32

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Postulat Raphaël Mahaim et consorts - Encourager le covoiturage

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 25 janvier 2018 à la salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne et était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze et Circé Fuchs, ainsi que MM. Maurice Neyroud (qui remplace Jean-Luc Bezençon), Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Alexandre Rydlo, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Pierre Volet, Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Jean-Luc Bezençon était excusé.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH : Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Jean-Charles Lagniaz, responsable de la division management des transports, DGMR, Sylvain Rodrigues, directeur de la direction de l'environnement industriel, urbain et rural, DGE, Frederico Molina, directeur de la division planification, DGMR, Mmes Sarah el Kabiri, responsable enquêtes et données, Observatoire et projections de la mobilité, DGMR, Stéphanie Manoni, responsable des mobilités durables et urbanisme, DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. POSITION DU POSTULANT

Le Postulant remercie le CE pour ce rapport de bonne qualité, qui contient beaucoup d'informations très précises et qui esquisse des pistes. Il constate d'emblée qu'il est difficile d'y voir clair dans le cadre d'une politique publique en la matière. Il y a des initiatives de la Confédération, Interreg avec un double programme au niveau européen, dans d'autres pays. Il se demande si la piste d'une réflexion globale dans le PDCn devrait être creusée davantage. Les marges de manœuvre au niveau légal existent, mais sans vue d'ensemble, l'on s'y perd et toutes les bonnes initiatives en cours ou à venir paraissent difficiles à coordonner. Il a apprécié le subtil avertissement tout en nuance de la concurrence avec les transports publics. Il le trouve bien amené, car il faut du covoiturage, mais il ne faut pas le développer en concurrence avec les transports publics. Un certain nombre d'instruments, de démarches et de projets en cours sont mentionnés dans le rapport. Il demande ou en est l'initiative de la Confédération concernant la plateforme de dialogue avenir, en cours d'élaboration et qui devait être présentée d'ici fin 2017. Il en va de même pour le plan OPAir, en révision, et la réflexion sur les interfaces de transports. Ce domaine bouge rapidement et voir ces initiatives avancer est une réjouissance. Une vision plus globale via une mesure plus étoffée du PDCn pourrait être une piste. Il accepte ce rapport.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Cheffe du Département indique partager cette appréciation. Concernant le PDCn, le CE s'est d'abord concentré sur la fiche transport public. La dernière révision, en voie d'adoption par le Conseil fédéral, complète la fiche transport individuel. La prochaine étape concernera la mobilité

douce et la référence au covoiturage car le PDCn actuel ne reflète plus les différents projets qui se déclinent sur l'ensemble du territoire. Une prochaine révision du PDCn serait l'occasion d'actualiser cette fiche et de la mettre en conformité avec tous les programmes en cours. La fiche OPAir, qui intègre une fiche de stratégie cantonale de covoiturage reprenant l'ensemble des axes de travail, est en cours de consultation. Un EMPD en cours d'élaboration sur les interfaces de transports fait l'objet de réflexion pour savoir quel type d'appui donner à quelle interface, sachant que celles qui offrent le plus grand levier d'interfaçage de mobilité sont déjà comprises dans des plans d'agglomération qui bénéficient de cofinancements fédéraux et cantonaux. Sur la base des CHF 50 mio réservés sur le montant de CHF 325 mio pour les infrastructures de transports pour définir une politique et une stratégie générale de développement des interfaces de transports, le département est en réflexion à l'interne pour définir le type d'interfaces, les critères qui pourraient faire en sorte que les communes puissent aspirer à un cofinancement cantonal pour la réalisation de ces interfaces de transport. Le CE devrait être saisi dans le courant 2018.

Les choses se sont quelque peu dégonflées concernant l'offensive covoiturage annoncée par la Confédération dans la presse. L'offensive se traduit par une expérience pilote au sein des services de l'administration fédérale et particulièrement du DETEC. Avant de lancer des démarches grand public, la Confédération a souhaité tester le concept auprès de ses propres collaborateurs. Le plan de mesures OPAir est en révision et l'été dernier, les services ont pu fournir des éléments en vue d'une nouvelle rédaction et formulation des fiches. La DGMR a rendu un certain nombre de propositions. A sa demande, la fiche concernant le covoiturage a été maintenue. La DGMR a également souhaité que cette fiche soit précisée, en termes de types et de public. Il a semblé pertinent de travailler plus particulièrement sur la cible des pendulaires, notamment ceux qui sont à la fois mal desservis sur leur lieu de domicile, mais également sur leur lieu de travail. Suite à la présentation d'une première mouture, le DTE est en train de retravailler ces fiches avec la DGE.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

La DGMR a-t-elle songé à étudier toutes les entrées et sorties d'autoroutes. Certaines peuvent être écartées d'emblée car elles sont desservies par les transports publics. Il est remarqué que certaines sorties d'autoroutes connaissent un trafic pendulaire très fort. Ensuite, concernant l'action des communes et la constitution de terrains de réserves, est-il envisagé d'aller plus loin qu'une étude, soit de planifier des terrains pour faire des parkings d'échange ? Un moyen pour promouvoir le covoiturage est aussi que des personnes puissent se rendre jusqu'à l'entrée de l'autoroute en voiture, y laisser leur véhicule et continuer.

L'étude de ces différentes entrées et sorties d'autoroute n'a pas encore été réalisée. Cette étude pose des problématiques liées à la concurrence avec les transports publics, à l'identification des terrains et au type de surfaces, qui sont souvent des SDA. Il y a une volonté de développer cette stratégie cantonale concernant les lieux spécifiques que sont les entrées d'autoroutes. Cette problématique est intégrée dans la stratégie des interfaces de transport. Les besoins sont difficiles à déterminer, avec des besoins de 10 à 15 places de parc. Parfois, il en faut beaucoup plus comme à Cossonay, ou l'opportunité à fait que l'on a pu développer un parking à moindre coût qui est très utilisé. Le covoiturage est difficile à définir, pour pouvoir ensuite appliquer des mesures.

Les grands projets auront-ils lieu dans le secteur de Crissier et vont-ils permettre d'améliorer ces possibilités ? Un commissaire déplore utiliser trop rarement cette possibilité depuis Chavornay pour venir à Lausanne, mais il constate que le parking est plein. Il évoque une expérience vécue à Los Angeles il y a 25 ans ou des feux régulent les entrées des grands échangeurs pour les voitures avec un seul conducteur. Cette solution serait à étudier.

Le cas des voies réservées sur les autoroutes a été étudié. Compte tenu de la taille des autoroutes, il est difficile de le réaliser sur le territoire helvétique. Des solutions sont étudiées et vont être

implémentées aux douanes, notamment à Genève. Cela consiste à un privilège d'accès pour les voitures qui comptent plusieurs passagers.

Le rapport sur la dispersion de l'offre sur les sites internet pour le covoiturage est évoqué. Pour le client qui veut aller du point a au point b, plus les offres sont centralisées, plus l'occurrence qui lui convient sera facilitée. Au sujet du logiciel qui rassemble les offres au niveau public, la volonté est-elle d'avoir une vision globale sur ces offres, avec un rôle de coordinateur pour l'Etat, pour maximiser les chances de trouver la bonne relation ?

Le canton a cofinancé Interreg, qui s'est concentré sur le trafic transfrontalier, avec une problématique d'entrée et de sortie de voiture venant de France voisine avec une personne seule. Il serait intelligent de regrouper les déplacements pour motif de travail aux mêmes heures. Plutôt que de consulter l'ensemble des sites disponibles, l'idée est d'avoir des moteurs de recherche agrégés, avec une plateforme qui rassemble l'ensemble des offres. Concernant l'efficacité de la mesure, elle est loin des enthousiasmes, en dépit de la publicité. L'on est au début de ces comportements et de ces réflexions, comme le télétravail. On en parle beaucoup mais peu le pratiquent, et l'on est loin du recours massif à ce mode de transport partagé.

Il est difficile de déterminer quel site web peut avoir accès à la plateforme cofinancée par l'Etat. Actuellement, ils sont soit publics, soit subventionnés. Il existe ensuite toutes sortes de plateformes de covoiturage, dont blablacar. Or cette plateforme fait partie des sociétés licorne, valorisée à plus d'un milliard d'euros, et qui génère un bénéfice fulgurant, en croissance d'année en année. La question se pose de savoir si c'est le rôle de l'Etat de faire de la publicité pour ce type de plateformes. Même si l'on tranche, il faut savoir que ces plateformes font du bénéfice en touchant une commission sur les kilomètres effectués par les covoitureurs ainsi qu'une taxe d'entrée ou de réservation. Cela concerne une typologie de covoiturage dite occasionnel, sur des trajets différents, de préférence de longue distance. Cela ne correspond pas à la cible identifiée du trajet pendulaire. La plateforme Interreg n'a pas beaucoup de succès, mais cela ne veut pas dire que le covoiturage n'a pas de succès. Une fois que le partenaire de covoiturage est trouvé, il n'y a en effet plus besoin d'aller sur le site, sauf à devoir en retrouver un nouveau. Il est difficile d'identifier le marché et son succès.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 14 février 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard

(Séance du mardi 12 septembre 2017) **POS**
17_POS_005

Postulat François Pointet et consorts au nom du groupe Vert'libéral – Mobilité 4.0 : plus de mobilité pour moins de béton

Texte déposé

Entre la réalisation de nos premières autoroutes à la fin des années 60 et notre horizon de planification de 2040, la population du canton de Vaud aura probablement doublé, passant de 500'000 habitants à près d'un million. Dans ce même temps, la circulation — nombre de kilomètres-personnes — aura plus que quadruplé, dû notamment à l'augmentation de la pendularité, des déplacements de loisir et à un certain mitage du territoire que nous peinons à juguler.

De grands efforts ont bien sûr déjà été faits pour adapter nos infrastructures : les capacités ferroviaires ont été doublées, des aménagements d'autoroutes et de routes cantonales ont été faits ou sont prévus. Néanmoins, les goulets d'étranglement et les surcharges de trafic deviennent un obstacle à la qualité de vie et à la stabilité économique de notre région.

La situation empire et les solutions proposées à ce stade ne permettront d'améliorer la mobilité que dans un avenir lointain — contournements autoroutiers et Léman 2030. De surcroit, les investissements, tels que prévus, ne suffiront probablement pas. Au vu de cette perspective d'avenir peu reluisante, les citoyens doivent s'attendre à devoir dépenser encore plus d'argent et de temps pour leurs déplacements, avec un bilan écologique discutable.

Avant de chercher à résoudre un problème, il faut le comprendre, identifier ses causes. Aujourd'hui, nos routes sont effectivement saturées de véhicules en périodes de pointe, mais seuls 60% de la capacité est réellement utilisée en journée. De plus, avec 1,1 personne par voiture en heure de pointe, près de 70% de la capacité de transport n'est pas exploitée sur nos routes !

Pourtant, de véritables révolutions technologiques se mettent en place, et de nouveaux outils de mobilités sont en train d'émerger. Ils simplifient la multimodalité de transport, tout en apportant une attractivité nouvelle à la mobilité partagée — covoiturage, autopartage, vélos en libre-service... Ces technologies existent et sont de surcroît développées dans notre canton, mais elles ne sont pas encore suffisamment valorisées et exploitées.

Développés parallèlement à une tarification constructive et non punitive de la mobilité, les outils « numériques » contribueraient grandement à stabiliser les réseaux de transports tout en répondant à la demande croissante de mobilité, et ce sans construire de nouvelles infrastructures lourdes. Tout ceci, c'est la « mobilité 4.0 » ! Une mobilité à forte valeur ajoutée, basée sur un savoir-faire exportable en Suisse et à l'étranger.

Adopter une technologie efficace pour piloter la mobilité permettra de soutenir le changement de comportement des automobilistes. Ceux qui acceptent un tel changement réduiront le coût de leur mobilité et il en résulterait une décharge des infrastructures.

La mise en place d'une « mobilité 4.0 » nécessite expertise et coordination. C'est pourquoi nous demandons au Conseil d'Etat d'évaluer l'opportunité de créer un pôle de compétence destiné à valoriser et exploiter les solutions de « mobilité 4.0 » existantes et à venir. Ce pôle de compétence devrait être à même d'explorer de nouvelles solutions de mobilité, telles que plateformes d'assistance performantes et conviviales pour mobilités partagées, gestions dynamiques de trafic avec intégration des données de mobilité, tarifications et de fiscalité, pour proposer des solutions de pointe conviviales, intégrées et à forte valeur ajoutée pour les utilisateurs et la communauté.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

(Signé) François Pointet
et 22 cosignataires

Développement

M. François Pointet (V'L) : — Encore une fois les Vert'libéraux mettent en évidence un chemin alternatif pour résoudre des problèmes.

La mobilité est une préoccupation pour notre qualité de vie et pour notre économie. Chacun de nous s'est déjà retrouvé entravé, agacé et énervé par la situation lors de ses tentatives de mobilité. Evidemment, des projets sont en cours et des investissements sont consentis. Mais combien de temps cela va-t-il prendre pour que l'on voie des résultats ? Et à quel prix ? Voulons-nous vraiment attendre que toutes les personnes présentes dans cet hémicycle soient à la retraite avant de constater une amélioration ?

Les Vert'libéraux constatent que la technologie est systématiquement laissée de côté au profit d'un vieux réflexe de bétonnage. Pourtant, un nombre important de solutions existent ou sont en développement pour favoriser la vie des personnes mobiles, pour leur offrir toutes formes d'alternatives et pour optimiser l'utilisation des infrastructures lourdes actuelles :

- auto-partage ;
- covoiturage ;
- optimisation du parcage ;
- utilisation efficace des interfaces multi-modalité.

Des actions d'incitation devraient aussi être entreprises, telles que favoriser le télétravail, des incitations fiscales, une tarification dynamique et j'en passe.

Tout cela manque de coordination et de vision politique, c'est pourquoi les Vert'libéraux demandent au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité de créer un pôle de compétence « mobilité 4.0 ».

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

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

FEVRIER 2018 **RC-POS**
(17_POS_005)

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :

Postulat François Pointet et consorts au nom du groupe Vert'libéral – Mobilité 4.0 : plus de mobilité pour moins de béton

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 25 janvier 2018 à la salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne et était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze et Circé Fuchs, ainsi que MM. Maurice Neyroud (qui remplace Jean-Luc Bezençon), Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Alexandre Rydlo, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Pierre Volet, Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Jean-Luc Bezençon était excusé.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH : Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Jean-Charles Lagniaz, responsable de la division management des transports, DGMR, Sylvain Rodrigues, directeur de la direction de l'environnement industriel, urbain et rural, DGE, Frederico Molina, directeur de la division planification, DGMR, Mmes Sarah el Kabiri, responsable enquêtes et données, observatoire et projections de la mobilité, DGMR, Stéphanie Manoni, responsable des mobilités durables et urbanisme, DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. POSITION DU POSTULANT

Le Postulant indique que le moteur de ce postulat provient d'un constat général, plus de mobilité, plus de difficulté à se déplacer et des projets d'infrastructures de plus en plus difficiles à mener. Une série de projet en cours va permettre d'améliorer un certain nombre de points noirs. Il est d'avis que l'on peut attaquer la problématique sous un autre angle qui permet d'aller plus vite, celui de la technologie. Ce postulat est en phase avec un des objectifs du programme de législature du CE et il n'est pas le seul à se préoccuper de ce problème, à l'image du postulat sur le covoiturage. Des interventions parlementaires ont aussi fait l'objet de réponses apportées par le Conseil fédéral, en particulier sur l'importance du soutien à l'innovation, notamment avec la réalisation de projets pilotes et le suivi de projets de recherche. Même si c'est bien, il souhaite des solutions qui apportent quelque chose. Au mois de mai, le forum des 100 évoquera la problématique en allant plus loin avec les véhicules autonomes. Il estime qu'il faudra beaucoup d'infrastructures pour les intégrer et ne les a pas mentionnés dans son postulat. C'est trop lointain et il souhaite des solutions rapides. Ensuite, certaines grandes entreprises informatiques ont pris un leadership sur le sujet, comme Google. Mais ces applications déplacent parfois les bouchons au mauvais endroit, dans des quartiers résidentiels. Il en conclut que cette problématique nécessite une certaine coordination afin de ne pas aller dans la mauvaise direction. L'objectif est de trouver les moyens d'optimiser l'utilisation des infrastructures et de trouver des synergies dans les développements actuels.

Pour aller dans cette direction, il propose d'étudier l'opportunité de la mise en place d'un pôle de compétence réunissant tous les acteurs de la recherche, sous l'accompagnement de la DGMR ou de toute instance qui pourrait le faire. Il souhaite arriver à des solutions adaptées au territoire vaudois.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Cheffe de Département indique être favorable à ce postulat. Même si les prémisses de ces réflexions ont déjà commencé. Le CE a fait de la transition digitale un de ses axes, prioritaire et transversal. La mobilité est souvent une des applications de la digitalisation qui est la plus immédiatement envisagée. L'observatoire de la mobilité a déjà commencé à réfléchir aux différents défis et opportunités qu'offrent les nouvelles technologies dans l'optimisation de la mobilité. Mais selon certains indices, la digitalisation n'affranchira pas des grands investissements dans le rail et la route. L'on peut optimiser, améliorer l'information, densifier le trafic, faire rouler des trains de manière plus précise. Les études réalisées sur les enjeux de la mobilité à l'horizon 2050 montrent que la tendance à la consommation de mobilité et à la pendularité ne vont pas freiner. La croissance démographique ne va pas diminuer de manière drastique et le département envisage ce postulat comme une manière d'optimiser les réseaux, qui doivent être développés. La transformation numérique a trait à la numérisation des activités humaines. Cela va impacter une partie de notre manière d'interagir physiquement avec notre contrat de travail. Le télétravail est évoqué, mais les achats en ligne ont aussi un impact sur la mobilité. Le transport des marchandises et la stratégie du dernier kilomètre nécessitent des infrastructures d'acheminement et de distribution par des réseaux physiques. La robotisation et la disruption du monde du travail auront évidemment un impact sur la mobilité. Le lien sera fait avec le postulat Schobinger pour ce qui relève de l'internet des objets, du big data et des voitures autonomes, sur lequel le Grand Conseil n'a pas encore eu l'occasion de se prononcer. Les objets se numérisent, s'interconnectent, se coordonnent avec des capteurs qui vont englober un certain nombre de données, exploitables et analysables, pour optimiser les trajets, la prédictivité des surcharges de trafic, les accidents, etc. Avec l'intelligence artificielle, on ne maitrise pas encore exactement ce vers quoi l'on va et quels sont les potentiels, qui sont difficiles à imaginer. Il est nécessaire de continuer de réfléchir à ces enjeux et ce postulat ouvre cette perspective. Sur la question de la création d'un centre de compétence physique, il est émis quelques réserves. Il vaut mieux avoir des dispositifs plus agiles, avec des plateformes de collaboration, avec des spécialistes de la question digitale, des entreprises innovantes, les transporteurs, les chercheurs des hautes écoles, etc. La mise en réseau des acteurs nécessite un pôle de coordination et d'impulsion des réflexions. Le département réfléchit à l'organisation d'une journée de la mobilité 4.0 en collaboration avec Digital Switzerland. Il s'agit de lancer la mise en réseau des acteurs qui peuvent jouer un rôle dans l'apport d'éléments de réflexions.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Le Postulant souligne que son objectif n'est pas de supprimer le développement des infrastructures, mais d'optimiser les infrastructures actuelles et futures. Concernant le pôle de compétences, qu'il soit agile, figé ou autre, l'idée est de réunir les acteurs de la mobilité, y compris les entreprises privées, selon les besoins.

Il est relevé que le postulat évoque la tarification constructive et non punitive de la mobilité ou encore de tarification dynamique. Qu'entendons-nous par-là ?

Le Postulant répond qu'il s'agit d'exemple de la direction dans laquelle un certain nombre d'entreprises de transports comme les CFF vont aller. Cela met en exergue le fait que dans la digitalisation, il va aussi y avoir un nouveau calcul du coût des transports. Il est difficile de dire ce que cela va donner mais c'est la direction prise.

Que se cache-t-il derrière le paragraphe qui mentionne la stabilisation des réseaux de transports tout en répondant à la demande croissante de mobilité, ce sans construire de nouvelles infrastructures lourdes ? Ces propos sont contradictoires entre les propos de la Conseillère d'Etat et ceux du postulat. En effet, on se situe au cœur du message et de l'intention du postulant. Il faut pouvoir en débattre, car des plateformes de réflexion existent déjà certainement. La difficulté de la coordination des feux de la ville de Morges, qui provoque une grande insatisfaction de la population est évoquée.

Le Postulant répond que l'objectif n'est pas de geler le développement des infrastructures, mais bien d'utiliser au maximum les capacités des routes actuelles. Ensuite, il faut voir au cas par cas, et il cite l'exemple de l'autoroute Vevey-Lausanne, constamment encombrée. Il aimerait que les ingénieurs chiffrent ce que coutera une 3ème voie. Il pense que cela dépassera ce que l'on peut s'offrir rapidement. Il faut prêter attention au mode de développement des infrastructures et réfléchir aux optimisations possibles. Un projet d'autoroute de contournement de Morges va par exemple prendre du temps.

Ce postulat est intéressant par les questions qu'il pose. Le contexte est en train de changer dans le cadre de la mobilité. Un commissaire travaille depuis 25 ans sur ces questions. Pendant 20 ans, le cadre était relativement simple avec une poussée de la mobilité, plus ou moins maitrisée, d'abord par la mobilité privée, puis les transports publics venaient prendre de la place. La tendance était lourde et les risques pour le futur proche et moyen étaient peu importants. Depuis 5 ans, on a le sentiment que de nouvelles technologies et de nouvelles manières de voir les choses ont émergé, notamment avec l'électrification du parc, l'autonomisation des véhicules, la possible mutualisation des véhicules, le changement du mode de consommation et de distribution du à internet. La littérature scientifique d'il y a 10 ans ne montrait pas un grand intérêt pour cela. Or ces facteurs ont un impact sur l'organisation et l'utilisation des infrastructures. Cela ne remplacera pas les investissements de ces 20 prochaines années. Les changements à venir, avec par exemple des parkings relais de véhicules mutualisés qui se déplacent seul et se rechargent seuls peut avoir un impact sur le système de mobilité. La dernière révolution de ce type est l'avènement de la mobilité individuelle dans les années 1950 et 1960 avec le développement des autoroutes. Cette révolution pourrait arriver d'ici 20 à 30 ans et c'est le rôle des autorités de se poser ces questions et de plancher sur les réponses, en termes de planification, et de prendre quelques mesures conservatoires pour les terrains et les emprises, afin de ne pas être pris par le temps.

La Cheffe de Département précise que c'est dans l'état d'esprit des propos du postulant que le CE accepte de soutenir ce postulat. Cela ne doit en aucun cas empêcher le canton d'investir dans ses infrastructures.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 12 voix pour, 0 contre, et 3 abstentions, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Froideville, le 14 février 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

JUILLET 2017 **17_INT_673**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Laurent Miéville et consorts au nom du groupe vert'libéral - A quand la mise en pratique des solutions existantes pour faire sauter les bouchons autoroutiers ?

Rappel de l'interpellation

Le Conseil d'Etat mène une politique volontariste visant le report du trafic local sur le réseau autoroutier. Cette politique se décline notamment par l'aménagement de nouvelles jonctions autoroutières et l'amélioration d'une série de jonctions existantes. Le but de ce report de trafic sur l'autoroute est de soulager le trafic d'agglomération et ménager une plus grande place aux transports publics et à la mobilité douce.

De manière inverse, à l'ère de l'automobile connectée, l'apparition de bouchons ou de ralentissements sur l'autoroute sont très rapidement signalés permettant aux véhicules de prendre des parcours alternatifs. Ce report de trafic aboutit à une surcharge des routes cantonales et communales à proximité.

Pour ces raisons, il est essentiel de maintenir une circulation la plus fluide possible sur les autoroutes de notre Canton, en particulier aux heures de pointes.

La Confédération, consciente de ces enjeux de mobilité, a initié une série de mesures, la plus connue dans notre région étant la réaffectation horaire des bandes d'arrêt d'urgence (BAU) entre Morges et Ecublens depuis 201 O.

Fort des résultats positifs obtenus en termes de réduction d'accidents (-25%), pollution (-20% N02) et de bruit jusqu'à -2.4dB), cela sans générer d'appel d'air de trafic, l'Office fédéral des routes (OFROU) a initié la mise en place de réaffectation de la BAU aux heures de pointe sur 5 tronçons additionnels sur territoire vaudois. Les aménagements correspondant s'étendront jusqu'en 2030 avec une incertitude sur la date de la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence entre Coppet et Nyon.

D'autre part, la Confédération a également prononcé des interdictions ponctuelles de dépassement pour les poids lourds sur 730 km de routes nationales sans indiquer clairement quels tronçons sont concernés, notamment au sein de notre Canton.

Je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. *D'ici une année environ, le Conseil fédéral soumettra au Parlement son 3ème message pour l'élimination des goulets d'étranglements. La date de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence entre Coppet et Nyon dépendant de l'avancée des travaux en cours, le Conseil d'Etat dispose-t-il d'informations lui permettant d'évaluer cette date ?*
2. *Le Conseil d'Etat a-t-il connaissance des tronçons sur territoire vaudois concernés par des interdictions ponctuelles de dépassement pour les poids lourds ? Si oui lesquels sont-ils ?*
3. *Comment le Conseil d'Etat juge-t-il une éventuelle extension de ces interdictions au-delà des*

tronçons proposés par l'OFROU, en particulier soutient-il une telle extension sur l'autoroute A 1 entre Lausanne et Genève aux heures de pointe ?

4. *Plus généralement, comment le Conseil d'Etat juge-t-il l'impact de l'acceptation par le peuple le 12 février dernier du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sur la rapidité de mise en place des mesures énoncées ci-dessus ?*

(Signé) Laurent Miéville et 4 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Bandes d'arrêt d'urgence actives et élimination des goulets d'étranglement

Il importe de distinguer d'une part, la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence active (RBAU) et d'autre part, l'élimination des goulets d'étranglement.

La RBAU est une mesure de gestion du trafic consistant à permettre, aux périodes de forte affluence, la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU). En cas de nécessité cependant (accident, panne,…) la RBAU peut être désactivée, même en période de forte affluence, restituant ainsi la BAU à sa fonction première. Il s'agit d'une mesure d'exploitation, en règle générale dans l'emprise initiale de l'autoroute, nécessitant une signalisation variable et d'importants dispositifs de surveillance.

Le programme d'élimination des goulets d'étranglement consiste pour sa part à augmenter la capacité du réseau autoroutier par l'adjonction de voies de circulation supplémentaires tout en maintenant la présence d'une BAU pour les besoins de l'exploitation, ou en créant de nouveaux tronçons. Ces projets représentent des investissements plus importants ainsi que des durées de procédure et de travaux plus longues.

En conséquence, il arrive que sur un même tronçon autoroutier, une RBAU soit envisagée, en tant que mesure à court terme, préalablement au projet d'élimination d'un goulet d'étranglement. Cela ne fait cependant sens que dans la mesure où les moyens nécessaires à la RBAU sont proportionnés à leur durée de vie escomptée, dans l'attente d'une solution pérenne d'élimination du goulet d'étranglement.

Avant l'adoption du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), ces deux types de mesures étaient financés par des sources distinctes, à savoir le budget d'entretien des routes nationales pour les RBAU et le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFInfr ; RS 725.13), pour les goulets d'étranglement.

L'adoption de FORTA implique que ces deux types de mesures seront dorénavant financés par une source unique, avec un financement pérenne, qui distingue cependant les moyens alloués à l'exploitation et l'entretien (dont les RBAU), pour un montant annuel de quelque 2,2 milliards de francs, de ceux dédiés à l'élimination des goulets d'étranglement qui feront l'objet de décisions par étapes, dans le cadre de programmes de développement stratégiques des routes nationales (PRODES des routes nationales).

Les différents projets de goulets d'étranglement et de RBAU sur territoire vaudois et leur état d'avancement, à connaissance du Conseil d'Etat, sont présentés ci-dessous.

Goulets d'étranglement

Dans les deux programmes pour l'élimination des goulets d'étranglement présentés à ce jour par le Conseil fédéral, les projets d'accroissement de la capacité du réseau des routes nationales sont hiérarchisés et répartis dans des modules en fonction de leur priorité. Les projets des modules 1 et 2 correspondent aux aménagements prioritaires qui devraient pouvoir être financés par les moyens disponibles par le fonds d'infrastructure. Le module 3 rassemble les projets que le Conseil fédéral a également jugés efficaces, mais dont le degré de priorité est moindre. Le module 4, quant à lui, regroupe les projets moins prioritaires.

Dans le canton de Vaud les tronçons suivants sont concernés :

Module 1

- N1, goulet d'étranglement de Crissier, phase 1

Module 2

- N1, goulet d'étranglement de Crissier, phase 2
- N1, Le Vengeron - Coppet

Module 3

- N1, Coppet – Nyon
- N1, Villars-Ste-Croix – Cossonay

Module 4

- N9, Villars-Ste-Croix - Montreux

En vertu des arrêtés fédéraux du 21 septembre 2010 et du 16 septembre 2014, CHF 160 millions au total ont été débloqués pour le financement de la phase 1 du goulet de Crissier. Les montants nécessaires à la planification des autres tronçons vaudois ci-dessus ont également été libérés, en vue de la préparation du prochain message du Conseil fédéral, sous l'égide du Fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (FORTA).

Les études relatives à ces goulets sont toutes en cours à l'OFROU, à des stades d'avancement distincts selon le module auquel elles appartiennent. Il importe cependant de signaler que l'OFROU élabore conjointement les projets généraux des tronçons Vengeron-Coppet (module 2) et Coppet-Nyon (module 3).

Le programme de développement stratégique (PRODES des routes nationales) définira les étapes d'aménagement nécessaires. Les Chambres fédérales se prononceront non seulement sur les projets et sur leur degré de priorité, mais aussi sur leur financement. Elles détermineront, en principe tous les quatre ans, les nouveaux projets à réaliser. Il est prévu que le Parlement adopte la prochaine tranche de financement en 2019.

RBAU

La mise en service d'une RBAU est envisagée par l'OFROU sur cinq tronçons en territoire vaudois. Les études y relatives en sont à des stades d'avancement variés. La décision quant à leur mise en œuvre effective demeure dans certains cas réservée, en fonction des échéances de réalisation qui seront retenues sur ces mêmes tronçons pour les mesures d'assainissement des goulets d'étranglement présentées ci-dessus ainsi que celle du contournement de Morges également inscrit dans le projet FORTA. Les tronçons concernés par les RBAU sont les suivants :

- N1 entre la jonction de Cossonay et l'échangeur de Villars Ste Croix, mise en service d'une RBAU prévue fin 2019.
- N1 entre les jonctions de Chavornay et La Sarraz, projet en cours, réalisation réservée selon études d'élargissement également en cours.
- N9 entre les jonctions de Vennes et de Belmont, projet en cours, mise en service conditionnée par l'aboutissement des procédures d'enquête relatives à l'élargissement des tunnels de Belmont.
- N1 entre les jonctions d'Aubonne et Morges-Est, projet en cours, réalisation dépendante de la stratégie de mise en œuvre et des délais de réalisation du contournement de Morges.
- N1 entre le Vengeron et Nyon, mesure envisagée, pas de projet en cours. Au stade actuel des études d'élargissement dans le cadre du goulet d'étranglement, la réalisation d'un élargissement, sans passer par une étape de RBAU, est en effet privilégiée par l'OFROU.

Dans ses relations avec l'OFROU, le Département des infrastructures et des ressources humaines veille à ce que les intérêts du Canton soient valablement pris en compte. Dans les cas où une solution pérenne d'élargissement ne pourra être mise en œuvre dans un délai raisonnable, il soutiendra et

demandera la mise en œuvre de RBAU en tant que mesure transitoire de gestion du trafic.

Interdictions ponctuelles de dépassement pour les poids lourds

La Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) stipule en son art. 2 al. 3bis que l'Office fédéral des routes (OFROU) est compétent pour arrêter les mesures concernant la réglementation locale du trafic sur les routes nationales.

Pour des raisons de sécurité routière, l'OFROU a établi une directive qui définit les types d'interdiction de dépasser (permanentes, temporaires ou variables) ainsi que les critères qui permettent de promulguer une telle interdiction, (tunnels de plus de 300 mètres, charges horaire des poids lourds, déclivité, longueur et conditions locales des tronçons).

Les décisions de l'OFROU en la matière sont publiées et peuvent être attaquées auprès du tribunal administratif fédéral.

Réponses aux questions

1. D'ici une année environ, le Conseil fédéral soumettra au Parlement son 3ème message pour l'élimination des goulets d'étranglements. La date de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence entre Coppet et Nyon dépendant de l'avancée des travaux en cours, le Conseil d'Etat dispose-t-il d'informations lui permettant d'évaluer cette date ?

Lors des consultations fédérales passées et à venir, le Conseil d'Etat a soutenu et soutiendra l'intégration des goulets d'étranglement sis sur territoire vaudois dans les étapes d'aménagement prioritaires. En particulier, le Conseil d'Etat prône une réalisation la plus rapide possible et conjointe des deux tronçons Le Vengeron – Coppet et Coppet – Nyon.

Le contenu du programme de développement stratégique qui sera soumis au Parlement n'est à ce jour pas connu. Dans la mesure où l'assainissement de ces deux tronçons serait effectivement colloqué en mesure prioritaire (réalisation dès 2026) et qu'il apparaîtrait ainsi qu'une RBAU ne pourrait être mise en œuvre que pour une courte durée, le Conseil d'Etat pourrait admettre l'abandon du projet de RBAU dans ce secteur.

2. Le Conseil d'Etat a-t-il connaissance des tronçons sur territoire vaudois concernés par des interdictions ponctuelles de dépassement pour les poids lourds ? Si oui lesquels sont-ils ?

L'OFROU a arrêté une décision relative à l'interdiction aux camions de dépasser sur les routes nationales N1, N1a, N5, N9, N12 et N16, qui concerne le Canton de Vaud, en date du 3 juin 2014.

Dans le canton de Vaud, les tronçons autoroutiers faisant l'objet d'une interdiction de dépassement pour les poids lourds sont les suivants :

- N1, tunnel d'Arissoules (dans les deux sens de circulation) ;
- N1, tunnel de Pomy (dans les deux sens de circulation) ;
- N1, du km 74,300 au km 76,700 soit approximativement entre les jonctions de Cossonay et de la Sarraz, dans le sens de circulation Lausanne – Berne, à la montée (interdiction valable uniquement entre 14 h 00 et 18 h 00) ;
- N1, du km 85,150 au km 78,800 soit approximativement entre l'échangeur d'Essert-Pittet et la jonction de la Sarraz, dans le sens de circulation Berne - Lausanne, à la montée ;
- N9, tunnels de Belmont, de Flonzaley et de Glion en direction de Martigny ;
- N9, tunnels de Glion, Flonzaley et Criblette, Belmont, en direction de Lausanne.

L'OFROU prévoit en outre d'arrêter une décision relative à l'interdiction aux camions de dépasser sur la route nationale N9b entre Orbe et Vallorbe, une fois les travaux de sécurisation en cours terminés.

3. Comment le Conseil d'Etat juge-t-il une éventuelle extension de ces interdictions au-delà des tronçons proposés par l'OFROU, en particulier soutient-il une telle extension sur l'autoroute A 1 entre Lausanne et Genève aux heures de pointe ?

Une interdiction de dépassement pour les poids lourds sur l'A1, entre Lausanne et Genève, n'est pas à l'ordre du jour à l'OFROU. Il n'y a, en effet, sur ce tronçon, ni accidentologie particulière en lien avec la présence de poids lourds ni caractéristiques de tracé spécifiques de l'autoroute (tunnels ou déclivités importantes) justifiant une telle mesure car, comme mentionné ci-dessus, les interdictions de dépassement sont motivées par des considérations de sécurité.

Tout en relevant qu'il n'est pas compétent en la matière, le Conseil d'Etat considère la position de l'OFROU opportune.

4. Plus généralement, comment le Conseil d'Etat juge-t-il l'impact de l'acceptation par le peuple le 12 février dernier du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sur la rapidité de mise en place des mesures énoncées ci-dessus ?

Le Conseil d'Etat est convaincu que l'adoption de FORTA joue en faveur d'une réalisation accélérée des infrastructures autoroutières nécessaires au Canton. En effet, l'élimination des goulets d'étranglement, tout comme le financement fédéral pour les projets d'agglomération, reposaient par le passé sur le fonds fédéral d'infrastructure. Ce fonds n'était pas pérenne et les moyens dédiés à l'assainissement des goulets d'étranglement limités à 5.5 milliards de francs.

Le dernier message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral concernant l'allocation des moyens financiers nécessaires pour la deuxième période du programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales, daté du 22 février 2014, mentionnait déjà que les moyens limités du fonds d'infrastructures ne permettraient pas de financer les goulets d'étranglement des modules 3 et 4, dont plusieurs concernent le Canton.

L'acceptation de FORTA a créé les bases pour un financement pérenne de l'infrastructure autoroutière et des projets d'agglomération. Il permet le financement à long terme de l'élimination des goulets d'étranglement. L'aménagement se fera par étapes. Environ 6,5 milliards de francs seront utilisés pour l'étape de réalisation 2030, augmentant ainsi les moyens initialement prévus par le fonds d'infrastructure.

Le Conseil d'Etat est également d'avis qu'un financement unique pour l'infrastructure autoroutière devrait favoriser une optimisation globale des moyens dédiés d'une part à l'exploitation (dont dépendent les RBAU) et d'autre part à l'assainissement des goulets d'étranglement. Du point de vue du Conseil d'Etat, cela devrait ouvrir la voie, dans le programme stratégique du développement des routes nationales à venir, à une priorisation fédérale plus conforme à ses attentes, s'agissant des goulets d'étranglement, vaudois, notamment entre Coppet et Nyon.

Les conditions financières à une réalisation de ces infrastructures étant réunies, la rapidité de mise en œuvre sera affectée par des contraintes techniques (les travaux devant nécessairement s'effectuer en maintenant le trafic et un niveau de gêne acceptable pour celui-ci). Les aspects juridiques découlant des procédures d'enquêtes constitueront également un aspect déterminant pour le délai de réalisation de ces infrastructures nécessaires au Canton et à son développement.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 juillet 2017.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2017 **385**

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE LOI
modifiant la loi du 11 février 1970 sur l'organisation du Conseil d'Etat (LOCE)

1 INTRODUCTION

Dans le cadre du rapport de gestion pour l'année 2012, la Commission de gestion (COGES) a décidé de faire de la thématique des commissions extraparlementaires et consultatives un sujet d'étude transversal.

Au vu de l'ampleur des données obtenues, elle a produit un rapport spécifique, daté du 26 avril 2013 et basé sur les renseignements qui lui avaient été fournis au 31 décembre 2012.

Sur cette base la COGES a émis cinq recommandations, en se référant à la réforme de l'administration fédérale de 2008 pour suggérer des pistes d'améliorations. La constitution des dites commissions, leur indemnisation, leur transparence, leur renouvellement et le réexamen périodique de leurs missions ont alors été évoqués.

2 LES RECOMMANDATIONS DE LA COGES

2.1 1ère recommandation

La Commission de gestion recommande d'étudier l'opportunité d'examiner la nomenclature des commissions et d'établir une classification des commissions cantonales suivant le type de mission.

Nous nous rallions à cette recommandation. En effet, vous (la COGES) avez répertorié un nombre important d'organes intitulés soit correctement soit improprement ou par défaut " commissions consultatives et extraparlementaires ". Leurs missions sont des plus variées : mission consultative, expertise, contrôle et surveillance, décision, préavis. Il convient de disposer d'une classification claire et ordonnée, notamment en traitant à part les organes dotés de compétences décisionnelles et de préavis légaux et formels.

2.2 2ème recommandation

La Commission de gestion recommande d'étudier l'opportunité d'établir un recensement exhaustif des commissions cantonales (missions, membres et fonctions, date de nomination) et d'assurer une mise à jour régulière. Pour garantir une totale transparence, cette liste devrait être de surcroît publique.

Pour des raisons de visibilité et de transparence, le Conseil d'Etat estime judicieux de disposer d'une liste publique à jour et complète des organes qui répondent à la définition de commissions consultatives et extraparlementaires.

2.3 3ème recommandation

La Commission de gestion recommande d'étudier l'opportunité d'examiner périodiquement la mission et l'activité des différentes commissions pour, le cas échéant, supprimer celles qui n'ont plus lieu d'être ou réorienter leur mission.

Un réexamen périodique de la mission et de l'activité des commissions consultatives et extraparlementaires peut en effet être mis en oeuvre, une fois par législature, à la fin, avant le renouvellement général. Dans le sens de ce qui est exposé plus haut, ce réexamen doit viser les commissions consultatives et extraparlementaires stricto sensu, car l'examen n'est pas le même pour ces dernières et par exemple pour un conseil institué par la loi et pourvu de compétences décisionnelles.

2.4 4ème recommandation

La Commission de gestion recommande d'étudier l'opportunité d'appliquer le barème décidé par le Conseil d'Etat et validé dans la directive 28.13 Lpers à l'ensemble des commissions consultatives et extraparlementaires, et ainsi d'harmoniser la pratique des rémunérations des membres des commissions.

Sur le principe, une application harmonisée du barème (y compris des principes d'application fixés par le Conseil d'Etat) s'agissant des commissions consultatives et extraparlementaires stricto sensu se justifie et le Conseil d'Etat y est d'ailleurs attentif. Il relève que, raisonnablement, un minimum de souplesse doit être possible, notamment lorsqu'il s'agit de s'attacher au sein d'une commission la collaboration de personnes disposant d'une expertise particulière ou appelées à y faire un travail plus important que ce qui est usuel.

2.5 5ème recommandation

La Commission de gestion recommande d'étudier l'opportunité de procéder au renouvellement intégral de toutes les commissions au début de chaque nouvelle législature et de fixer une limite de durée de fonction.

Le renouvellement intégral des commissions consultatives et extraparlementaires au début de chaque nouvelle législature correspond d'une manière générale à la pratique. Le Conseil d'Etat peut bien entendu se rallier à cette partie de la recommandation. En revanche, il n'est pas convaincu qu'il faille fixer une limite quant au nombre d'années de participation dans ce type de commissions. Il paraît délicat de déterminer un nombre d'année maximal pertinent, qui risquerait d'être soit trop court et souffrir alors de multiples exceptions, soit trop long et en pratique inutile.

2.6 Suites à donner aux recommandations de la COGES

Les objectifs d'une mise à plat du système des commissions une fois posé entre législatif et exécutif, le Conseil d'Etat a décidé de profiter de la période de renouvellement des institutions cantonales, entre fin de législature en cours et début de nouvelle législature, pour procéder aux travaux esquissés :

- Recensement des commissions en question et mise à jour des listes établies jusqu'ici ;
- Préparation d'un projet de loi et présentation de celui-ci au premiersemestre 2017 ;
- Mise en œuvre de la réforme dès le second semestre 2017.

La Loi fédérale sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA), du 21 mai 1997 a servi de base comparative aux travaux effectués. Comme la COGES l'a elle-même relevé dans son rapport, l'on parle ici d'un texte de loi qui est entré en vigueur le 1er janvier 2009, suite à une réforme intitulée Réorganisation des commissions extraparlementaires.

3 NOMENCLATURE

La COGES a relevé dans son rapport la variété des appellations utilisées pour dénommer les multiples commissions travaillant au sein du giron cantonal. Entre les Commissions de coordination et les Chambres consultatives, entre les Commissions d'experts et les Commission paritaires, il est vrai qu'une chatte peut avoir de la peine à y retrouvers ses petits.

Dans l'absolu, mettre en place une nomenclature limitée et explicite des commissions cantonales constituerait ainsi un objectif tout à fait louable. Le Conseil d'Etat y renonce cependant. Après un examen approfondi de la question, il s'avère en effet que l'effort à déployer dépasse les gains à obtenir d'une telle démarche. A l'appui, les éléments suivants peuvent être mis en avant :

- Nombre de commissions cantonales sont fondées sur des bases légales qui dénomment les structures en question. Mettre en place une nomenclature limitative signifierait présenter en rafale au Grand Conseil des projets de lois purement formels sans qu'un gain d'efficience véritable ne puisse en découler.
- Chaque dénomination utilisée s'explique le plus souvent de manière parfaitement logique. Elle répond aux caractéristiques de la commission cantonale en question. Vouloir en changer conduira à des discussions qui risquent de représenter en finalité une véritable perte de temps et d'énergie.

Sur la base de ce constat, le Conseil d'Etat a décidé de suivre les principes suivants dans le cadre du présent projet :

a. L'EMPL ne traite que des commissions dont les membres sont nommés par le Conseil d'Etat. La nomination par l'exécutif constitue ainsi un critère de base, une commission pouvant connaître sa source dans la loi ou dans une décision du Conseil d'Etat. A contrario, il faut avoir en tête que toute structure étatique est en mesure – dans le champ de ses compétences – de mettre en place un groupe de travail, un comité de pilotage ou une commission d'experts. Il ne peut être question de légiférer outre mesure sur toutes les structures coopératives mises en place qui participent de méthodes de travail généralisées qui ne posent pas question dans la pratique.

b. La terminologie utilisée dans la Loi sur l'organisation du Conseil d'Etat (LOCE) est conservée. Les commissions nommées par le Conseil d'Etat sont ainsi des commissions permanentes. Elles peuvent être instituées par la loi ou par le Conseil d'Etat lui-même. C'est précisément ce caractère permanent qui oblige à la mise en place de règles qui vont être déclinées dans les chapitres qui suivent. En sus, le Conseil d'Etat peut bien sûr nommer des commission temporaires (art. 55 LOCE).

En résumé, le Conseil d'Etat s'attache dans le présent projet non pas à la forme, mais au fond. Il ne veut pas s'engager dans des révisions terminologiques qui risquent d'engager l'administration cantonale dans des méandres inutiles. Par contre, le système en place nécessite bel et bien un renouvellement, à commencer par un recensement et une publication en bonne et due forme des commissions dont les membres sont nommés par le Conseil d'Etat.

4 RECENSEMENT ET PUBLICATION

Un recensement des commissions dont les membres sont nommés par le Conseil d'Etat a été entrepris au sein des départements au cours du 2ème semestre 2016, portant sur le nombre de commissions et sur les données suivantes :

- dénomination

- mission/mandat
- pouvoir de décision (si oui, avec mention de la base légale)
- nombre de membres
- indemnisation
- renomination en 2017.

Les commissions ainsi recensées, au nombre de 94, donneront lieu à une décision de renomination par le futur Conseil d'Etat qui entrera en fonction au 1er juillet 2017. Une fois qu'il aura été procédé à ce renouvellement, la liste établie donnera lieu à une publication sur le site internet de l'Etat de Vaud. De la sorte, le principe de la transparence sera appliqué de manière pleine et entière dans ce champ de l'organisation étatique.

A noter que le présent projet de loi propose que ce soit la Chancellerie d'Etat qui établisse et qui tienne à jour ce qui constituera désormais le registre des commissions considérées.

5 RENOUVELLEMENT

La COGES a demandé dans son rapport que les commissions cantonales fassent l'objet d'une renomination systématique en début de législature. Tel est bien le système actuel avec l'art. 54 LOCE : " les membres des commissions permanentes sont nommés pour cinq ans dans l'année du renouvellement intégral du Conseil d'Etat ".

Le Conseil d'Etat veillera à une application sans exception de la règle en question. Dans le même temps, et en suivant en cela la COGES, le Conseil d'Etat examinera, à l'occasion de tout renouvellement, la raison d'être, les missions, ainsi que la composition de chaque commission permanente. A noter que le même principe est appliqué au niveau fédéral (art. 57d LOGA).

6 NOMINATION

On l'a vu, les membres des commissions sont déjà en principe nommés en début de législature pour une période de cinq ans. Pour le reste, les qualités des membres des commissions ne sont que peu abordées par la loi actuelle.

Certes, la question de l'âge des commissaires est traitée à l'art. 54 al. 2 LOCE. D'autres problématiques sont cependant laissées de côté et doivent être aujourd'hui précisées dans la loi. Le projet présenté traitera donc, outre de l'âge des commissaires, de leur sexe et des intérêts qu'ils représentent.

7 INDEMNISATION

La COGES est intervenue en matière d'indemnisation pour requérir une application uniforme des dispositions prises par le Conseil d'Etat. Encore une fois, le gouvernement se rallie à cette volonté tout en réitérant le besoin de la souplesse pour les cas particuliers qui peuvent se présenter, notamment vis-à-vis de certains experts. Sur cette base, il n'y a pas lieu de modifier la base légale existante (art. 57 LOCE).

8 ANNONCE DES INTÉRÊTS ET RÉCUSATION

Le présent projet est l'occasion de traiter dans la loi des règles relatives à deux thématiques devenues incontournables:

- le principe de transparence, en lien avec les intérêts éventuellement représentés par un membre d'une commission permanente ;
- la règle de la récusation dès lors que survient un conflit d'intérêts.

Le Conseil d'Etat propose ainsi d'insérer dans le dispositif légal visé un nouvel article 57a, intitulé Annonce des intérêts et récusation. L'alinéa 1 prévoit – à l'exemple du Grand Conseil - une annonce

des intérêts personnels par le commissaire qui aurait un intérêt personnel dans l'objet traité par la commission. L'alinéa 2 rappelle que les règles générales relatives à la récusation s'appliquent aux commissions permanentes qui rendent des décisions ou des préavis dans le cadre de procédures administratives.

S'agissant de la définition des intérêts personnels, on peut se référer à la jurisprudence de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal, qui décrit cette notion de la manière suivante, en lien avec l'obligation de se récuser des membres d'une municipalité (arrêt du 5 février 2010 CCST.2009/0008, consid. 3e) : " les motifs de récusation tiennent aux relations de famille ou à d'autres relations personnelles. De manière générale, il doit y avoir récusation dès que, pour une raison ou une autre, il est plausible que le membre de la municipalité puisse avoir, de par une confusion d'intérêts, une opinion préconçue. "

Selon la jurisprudence fédérale, les dispositions sur la récusation sont moins sévères pour les membres des autorités administratives que pour les autorités judiciaires. Contrairement à l'art. 30 al. 1 Cst. applicable à ces dernières, l'art. 29 al. 1 Cst. n'impose pas l'indépendance et l'impartialité comme maxime d'organisation. Le membre de l'autorité concernée a cependant le devoir de se récuser lorsqu'il dispose d'un intérêt personnel dans l'affaire à traiter, qu'il manifeste expressément son antipathie envers l'une des parties ou s'est forgé une opinion inébranlable avant même d'avoir pris connaissance de tous les faits pertinents de la cause (arrêt du TF du 12 octobre 2016 2C_931/2015, consid. 5.1 et les réf. citées).

9 MODIFICATION LÉGALE – COMMENTAIRE ARTICLE PAR ARTICLE

Le Conseil d'Etat propose de réviser les articles 54 à 57 LOCE. Tout en conservant la structure légale actuelle, il s'agit de moderniser le système qui conduit les commissions permanentes en insérant dans la loi des principes devenus incontournables.

Art. 54 Commissions permanentes :

S'agissant de la nomination des commissions, les principes actuels sont conservés :

- nomination par le Conseil d'Etat ;
- pour une durée de cinq ans ;
- dans l'année du renouvellement intégral du gouvernement.

Pour ce qui concerne la limite d'âge des commissaires, celle-ci reste fixée à 70 ans, avec toutefois l'introduction d'un élément nouveau, à savoir la possibilité pour le Conseil d'Etat de décider de dérogations. La chose peut en effet se justifier par exemple en présence d'experts dotés de compétences spécifiques ou de personnes connaissant particulièrement bien le domaine dont s'occupe la commission. Les dérogations peuvent être examinées en cas du maintien au sein d'une commission d'une personne qui a atteint l'âge de 70 ans révolu et en cas de nomination de nouveaux membres âgés de 70 ans révolus. Elles permettent de gérer les cas où une personne n'a pas 70 ans au moment de la nomination mais atteindra cet âge durant la législature : il pourra être statué sur la dérogation soit déjà au moment de la nomination, soit en cours de législature au moment où la personne atteint l'âge de 70 ans.

Il est à relever que la loi n'exclut pas de faire nommer des suppléant-e-s ni de prévoir que si un membre est désigné en tant que représentant d'une organisation, il peut se faire remplacer à des séances auxquelles il est empêché de participer.

Art. 54a Commissions permanentes instituées par le Conseil d'Etat :

Une distinction est faite entre commissions prévues par la loi et commissions instaurées par le Conseil d'Etat, ces dernières ayant alors le but de conseil ou d'appui au gouvernement ou à son administration.

C'est à l'alinéa 2 qu'est désormais fixée la règle selon laquelle l'existence même des commissions

permanentes est réexaminée tous les cinq ans.

Au surplus, l'art. 54 s'applique pleinement également aux commissions permanentes instituées par le Conseil d'Etat.

Art. 55 Commissions temporaires :

Sans changement

Art. 56 Composition des commissions :

Al. 2 : Introduction du principe de la représentation, au sein des commission permanentes, des deux sexes, ainsi que des différents groupes d'intérêts.

Art. 57 : Indemnisation :

Sans changement

Art 57a Annonce des intérêts et récusation :

Al.1 : Introduction de l'obligation pour un commissaire de signaler s'il a un intérêt personnel, au sens de la jurisprudence (cf. notamment arrêt de la CDAP du 5 février 2010 réf. CCST.2009/0008, consid. 3e), dans un objet traité.

La solution adoptée ici est calquée sur (mais non identique à) l'art. 9 al. 2 de la loi sur le Grand Conseil, laquelle exige des députés qu'ils annoncent leurs intérêts lors de chaque intervention, en plénum ou en commission. Or, une telle procédure est inutilement lourde dans le cas de commissions ne disposant pas de pouvoirs décisionnels. Un avertissement oral, s'agissant des intérêts personnels existants en rapport avec les objets traités, au début de chaque séance (afin de garantir une mise à jour de l'information sur les intérêts), suffira.

Al. 2 : Rappel selon lequel, en matière de récusation, les règes générales de procédure, que ce soit les art. 9 ss de la Loi sur la procédure administrative (LPA-VD) ou d'éventuelles autres règles de procédure p.ex. lorsqu'une commission est appelée à fonctionner en tant qu'expert, s'appliquent à l'activité des commissions permanentes.

Art. 57b Recensement des commissions :

Par cette disposition, est consacrée l'existence d'un registre des commissions permanentes, ainsi que la responsabilité de la Chancellerie d'Etat pour ce qui concerne son établissement et sa mise à jour continue.

10 CONSEQUENCES

10.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

Néant.

10.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

Néant.

10.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et éc

Néant.

10.4 Personnel

Néant.

10.5 Communes

Néant.

10.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

Néant.

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

Le présent projet de loi favorise l'accès des citoyens à l'information publique (Mesure 5.1 du programme de législture).

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

Néant.

10.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

10.10 Incidences informatiques

Néant.

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

Néant.

10.12 Simplifications administratives

Le présent projet de loi conduit à une gestion harmonisée des commissions permanentes.

10.13 Protection des données

Néant.

10.14 Autres

Néant.

11 CONCLUSION

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

- d'adopter le projet de loi modifiant la loi du 11 février 1970 sur l'organisation du Conseil d'Etat.

Texte actuel

Art. 54 Commissions

[1] Les membres des commissions permanentes sont nommés pour cinq ans dans l'année du renouvellement intégral du Conseil d'Etat.

[2] Ils sont relevés de leur mandat à la fin de l'année où ils atteignent l'âge de 70 ans révolus.

Projet

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 11 février 1970 sur l'organisation du Conseil d'Etat (LOCE)

du 14 juin 2017

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décrète

Article premier

[1] La loi du 11 février 1970 sur l'organisation du Conseil d'Etat est modifiée comme il suit :

Art. 54 Commissions permanentes

[1] Les membres des commissions permanentes sont nommés pour cinq ans dans l'année du renouvellement intégral du Conseil d'Etat.

[2] Sauf dérogation expresse du Conseil d'Etat, ils sont relevés de leur mandat à la fin de l'année où ils atteignent l'âge de 70 ans.

Art. 54a Commissions permanentes instituées par le Conseil d'Etat

[1] En plus des commissions instituées par des lois spéciales, le Conseil d'Etat peut créer des commissions permanentes, dans un but de conseil ou d'appui au gouvernement et à l'administration cantonale.

[2] La raison d'être, les tâches et la composition de ces commissions permanentes sont réexaminées aussi souvent que nécessaire, mais au moins

Texte actuel	Projet
	tous les cinq ans.
Art. 56	**Art. 56 Composition des commissions**
[1] Le Conseil d'Etat peut en tout temps relever de son mandat un membre d'une commission, sans être tenu de lui en indiquer les motifs.	[1] Le Conseil d'Etat peut en tout temps relever de son mandat un membre d'une commission qu'il a nommé de son propre chef, sans être tenu de lui en indiquer les motifs. [2] Il veille à la représentation adéquate des deux sexes et des différents groupes d'intérêts au sein des commissions. [3] En cas de démission, de révocation ou de fin de mandat pour cause d'âge, le membre sortant peut être remplacé pour le restant de la durée de la législature par une personne désignée par l'autorité à l'origine de la nomination du membre sortant.
	Art. 57a Annonce des intérêts et récusation
	[1] Un membre d'une commission qui a un intérêt personnel dans un objet traité par la commission est tenu de le signaler avant de s'exprimer à son sujet. Cette annonce est consignée au procès-verbal. [2] L'obligation de récusation est régie par les lois applicables à l'activité de la commission.
	Art. 57b Recensement des commissions
	[1] La Chancellerie d'Etat tient un registre des commissions permanentes et temporaires instituées par la loi ou le Conseil d'Etat.
	Art. 2
	[1] Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi. Il en publiera le texte conformément à l'art. 84 al. 1 lettre a de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Texte actuel	Projet
	Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 14 juin 2017.
	Le président : Le chancelier :
	P.-Y. Maillard *V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

MARS 2018 RC-385

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INSTITUTIONS ET DES DROITS POLITIQUES chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 11 février 1970 sur l'organisation du Conseil d'Etat

1. PREAMBULE

La CIDROPOL s'est réunie pour traiter cet objet les 22 septembre 2017 et 24 novembre 2017 à la Salle du Bulletin, Parlement cantonal, rue Cité-Devant 13, à Lausanne pour étudier cet objet. Etaient présent-e-s Mmes Valérie Schwaar, Dominique-Ella Christin, Roxanne Meyer Keller, Aliette Rey-Marion, MM. Jean-Daniel Carrard, Grégory Devaud (remplacé par Christine Chevalley le 22.9.2017), Jean-Marc Genton, Pierre-André Romanens, Nicolas Suter, Philippe Ducommun, Didier Lohri, Raphaël Mahaim, Jérôme Christen (remplacé par Serge Melly le 22.9.2017 et excusé le 24.11.2017), Jean-Michel Dolivo, ainsi que le soussigné Jean Tschopp, président et rapporteur.

Assistaient également aux séances MM. Vincent Grandjean, chancelier, et Eric Golaz, conseiller juridique et institutionnel de la chancellerie.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la CIDROPOL, a tenu les notes de séance, ce dont nous le remercions vivement.

2. PRESENTATION DE L'EMPL – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le rapport remarquable et très documenté de la Commission de gestion (COGES) de 2013 avait identifié 238 commissions désignées par le Conseil d'Etat (incluant 11 Conseils d'écoles et 120 Commissions de qualifications et de formation professionnelle). Ce rapport de la COGES est assorti de recommandations. Il est à l'origine de cet EMPL. Le Conseil d'Etat a répondu en 2014 aux recommandations de la COGES. L'EMPL se concentre sur les commissions désignées par le Conseil d'Etat ayant un caractère durable, à l'exclusion des comités de pilotage ou groupes de travail de durée limitée. Par ailleurs, plusieurs commissions dotées de pouvoirs décisionnels découlent de lois spéciales décrivant leurs compétences. Le champ d'application de l'EMPL englobe les commissions extraparlementaires et consultatives (parfois sous l'étiquette « groupe de pilotage » ou « groupe de travail »). En réponse aux recommandations de la COGES, le Conseil d'Etat propose de mieux réglementer la gouvernance de ces commissions pour rendre leur fonctionnement plus transparent (composition, renouvellement, conflit d'intérêts).

3. DISCUSSION GENERALE

La commission revient sur les cinq recommandations de la COGES dans son rapport de 2013 visant à étudier l'opportunité :

1. D'examiner la nomenclature des commissions et d'établir une classification des commissions cantonales suivant le type de mission ;
2. D'établir un recensement exhaustif des commissions cantonales (missions, membres et fonctions, date de nomination) et d'assurer une mise à jour régulière. Pour garantir une totale transparence, cette liste devrait être de surcroît publique ;
3. D'examiner périodiquement la mission et l'activité des différentes commissions pour, le cas échéant, supprimer celles qui n'ont plus lieu d'être ou réorienter leur mission ;

4. D’appliquer le barème décidé par le Conseil d’Etat et validé dans la directive 28.12 LPers-VD à l’ensemble des commissions consultatives et extraparlementaires, et ainsi d’harmoniser la pratique des rémunérations des membres des commissions ;
5. De procéder au renouvellement intégral de toutes les commissions au début de chaque nouvelle législature et de fixer une limite de durée de fonction.

La légitimité démocratique de ces organes est débattue dans un contexte où de nombreuses compétences sont déléguées à l’administration. Cette tendance pose la question de la transparence entourant la nomenclature, la composition, la gouvernance, le fonctionnement et l’indemnisation des membres de ces commissions internes à l’administration. Trois types de commission peuvent être identifiées :

- les commissions instituées par une base légale avec compétence décisionnelle
- les commissions consultatives nommées par le Conseil d’Etat pour l’accompagner dans ses missions et dépourvues de base légale
- les commissions internes aux départements également sans base légale.

Pour cette troisième et dernière catégorie, une Directive du Conseil d’Etat conforme à la LOCE est demandée fixant certains principes généraux (représentation équilibrée des différents groupes d’intérêts, absence de députés membres, sauf circonstances exceptionnelles). Ces distinctions ne ressortent pas clairement du projet de loi en particulier s’agissant de la définition de commission permanente (art. 54-54a LOCE).

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L’EXPOSE DES MOTIFS

3. Nomenclature

Compte tenu du nombre de commissions concernées, le Conseil d’Etat a renoncé à adopter une nomenclature limitée et explicite. Plusieurs députés le regrettent en particulier pour les commissions nombreuses qui ne sont pas instituées par une loi spéciale (voir amendement à l’art. 57d al. 2 LOCE).

4. Recensement et publication

En réponse à la demande d’une députée, le chancelier s’engage à publier la liste complète des commissions nommées sur le site de l’Etat de Vaud en adaptant le projet de loi en conséquence (art. 57d al. 1 LOCE). Il ajoute qu’un recensement est en cours en lien avec le renouvellement des commissions. Le chancelier s’engage à fournir le nouveau décompte des commissions d’ici à fin mars 2018.

5. Renouvellement

La composition des commissions est renouvelée tous les cinq ans. L’année de leur 70 ans, les membres de la commission concernée sont relevés de leur mandat, sauf dérogation express du Conseil d’Etat (art. 54 al. 2 LOCE).

7. Indemnisation

Les membres des commissions, à l’exception des collaborateurs de l’administration, sont indemnisés selon un barème fixé par le Conseil d’Etat (art. 57 LOCE, déjà en vigueur). Le rapport de la COGES a mis en évidence des pratiques très différentes. Le Conseil d’Etat, par la voix de son chancelier, s’engage à une application plus systématique de ce barème. L’ensemble des commissions permanentes ou temporaires, quel que soit leur dénomination, sont assujetties au barème.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI ET VOTES

Suite à la première séance, le projet du Conseil d’Etat a été modifié afin de tenir compte de la discussion et des demandes de la CIDROPOL. C’est sur ce projet modifié que la commission a déposé des amendements et procédé au vote des articles de loi modifiés ou introduits dans la LOCE (**document annexé**). La nouvelle numérotation des articles de loi diffère de celle de l’EMPL initial.

Article 54 Commissions permanentes

À ce jour, le Conseil d'Etat dénombre 94 commissions permanentes. Désormais les commissions permanentes de conseil ou d'appui devront aussi être désignées par le Conseil d'Etat.

Amendement (art. 54 al. 1)

Pour clarifier la situation, une députée veut préciser que seul le Conseil d'Etat peut créer des commissions permanentes. Le chancelier répond que cet amendement va dans le sens de la pratique.

A l'unanimité, la commission adopte l'amendement visant à préciser à l'alinéa 1 que « seul le Conseil d'Etat peut créer des commissions permanentes. »

A l'unanimité, la commission adopte l'article 54 tel qu'amendé par la commission.

Article 54a Nomination et fin de mandat

Amendement (art. 54a al. 1)

Un député propose une formulation se référant aux législatures, plus explicite que celle proposée.

A l'unanimité, la commission adopte l'amendement visant à adopter la formulation suivante : formulation suivante : « dans l'année suivant le début de la nouvelle législature ~~du renouvellement intégral du Conseil d'Etat~~ ».

A l'unanimité, la commission adopte l'article 54a tel qu'amendé par la commission.

Article 56 Composition des commissions

Amendement (art. 56 al. 1)

En réponse à la demande d'un député, la CIDROPOL distingue le but de représentation équilibrée des deux sexes, de la représentation adéquate des groupes d'intérêts au sein des commissions.

A l'unanimité, la commission reprend à son compte et adopte l'amendement visant à clarifier le texte de la manière suivante : « [1] Le Conseil d'Etat veille à la représentation équilibrée ~~adéquate~~ des deux sexes et adéquate des différents groupes d'intérêts au sein des commissions. »

A l'unanimité, la commission adopte l'article 56 tel qu'amendé par la commission.

Article 57a Annonce des intérêts et récusation

A l'unanimité, la commission adopte l'article 57a tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 57b Champ d'application des articles consacrés aux commissions

Cette disposition étend les règles de la LOCE sur les nominations et fins de mandats, sur la composition des commissions, sur l'indemnisation et sur les déclarations d'intérêts et récusations (art. 54a, 56, 57 et 57a) aux commissions instituées par d'autres lois spéciales et aux commissions temporaires (et non uniquement aux commissions permanentes au sens de l'art. 54).

Amendement (art. 57b al. 1)

Pour donner plus de poids aux règles de la LOCE et harmoniser le fonctionnement des différents types de commission, cet amendement prévoit que toute dérogation repose sur une loi au sens formel et non sur un règlement du Conseil d'Etat sans pouvoir de contrôle du Grand conseil.

A l'unanimité, la commission reprend à son compte et adopte l'amendement visant à clarifier le texte de la manière suivante : « [1] Sauf dispositions légales contraires expresses, les articles 54a, 56, 57 et 57a s'appliquent aux commissions instituées par des lois spéciales, ainsi qu'aux commissions temporaires. »

A l'unanimité, la commission adopte l'article 57b tel qu'amendé par la commission.

Article 57c Commissions départementales

Amendement (art. 57c al. 1)

Pour clarifier le champ d'application de cette disposition, un député propose de préciser qu'elle concerne les commissions temporaires.

A l'unanimité, la commission adopte l'amendement visant à préciser : « *[1] Le Conseil d'Etat émet des directives à l'attention des départements qui créent des commissions temporaires incluant des personnes extérieures à l'administration cantonale*. ».

A l'unanimité, la commission adopte l'article 57c tel qu'amendé par la commission.

Article 57d Recensement des commissions

La nouvelle version de l'art. 57d al. 1 LOCE précise que le registre des commissions permanentes, temporaires ou instituées par une loi spéciale est public. Cette publicité fait écho à la deuxième recommandation de la COGES dans son rapport de 2013. Cet ajout diffère de la version initiale de l'EMPL.

Amendement (art. 57d al 2)

Allant dans le sens de la première recommandation du rapport de 2013 de la COGES, une députée propose d'uniformiser la nomenclature des différentes commissions. Le but étant que la dénomination des commissions permette de mieux identifier son domaine d'activité et ses compétences (consultative, décisionnelle ou préavis).

A l'unanimité, la commission adopte l'amendement visant à rajouter un nouvel alinéa ayant la teneur suivante : « *[2] Ce registre fait figurer ces commissions selon une terminologie uniforme.* »

A l'unanimité, la commission adopte l'article 57d tel qu'amendé par la commission.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE LOI

A l'unanimité, la commission adopte le projet de loi tel qu'il ressort de ses travaux.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE LOI

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de loi.

Lausanne, le 13 mars 2018

Le rapporteur:
(Signé) Jean Tschopp

Annexe : Tableau comparatif à l'issue des travaux de la Commission

EMPL LOCE – Tableau comparatif à l'issue des travaux de la commission

Texte actuel	Projet du Conseil d'Etat à l'issue des travaux de la commission
	PROJET DE LOI Modifiant la loi du 11 février 1970 sur l'organisation du Conseil d'Etat (LOCE) LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat décrète
	Article premier La loi du 11 février 1970 sur l'organisation du Conseil d'Etat est modifiée comme il suit :
Art. 54 Commissions	**Art. 54 Commissions**
[1] Les membres des commissions permanentes sont nommés pour cinq ans dans l'année du renouvellement intégral du Conseil d'Etat.	[1] En plus des commissions instituées par des lois spéciales, <u>seul</u> le Conseil d'Etat peut créer des commissions permanentes, dans un but de conseil ou d'appui au gouvernement et à l'administration cantonale.
[2] Ils sont relevés de leur mandat à la fin de l'année où ils atteignent l'âge de 70 ans révolus.	[2] La raison d'être, les tâches et la composition des commissions permanentes instituées par le Conseil d'Etat sont réexaminées aussi souvent que nécessaire, mais au moins tous les cinq ans.
	Art. 54a Nomination et fin de mandat
	[1] Les membres des commissions permanentes sont nommés pour cinq ans dans l'année <u>suivant le début de la nouvelle législature</u> ~~du renouvellement intégral du Conseil d'Etat~~. [3] Sauf dérogation expresse du Conseil d'Etat, ils sont relevés de leur mandat à la fin de l'année où ils atteignent l'âge de 70 ans révolus. [3] Le Conseil d'Etat peut en tout temps relever de son mandat un membre d'une commission qu'il a nommé de son propre chef, sans être tenu de lui en indiquer les motifs. [4] En cas de démission, de révocation ou de fin de mandat pour cause d'âge, le membre sortant peut être remplacé pour le restant de la durée de la législature.
Art. 56	**Art. 56 Composition des commissions**
[1] Le Conseil d'Etat peut en tout temps relever de son mandat un membre d'une commission, sans être tenu de lui en indiquer les motifs.	[1] Le Conseil d'Etat veille à la représentation <u>équilibrée</u> ~~adéquate~~ des deux sexes et <u>à la représentation adéquate</u> des différents groupes d'intérêts au sein des commissions.

EMPL LOCE – Tableau comparatif à l'issue des travaux de la commission

Texte actuel	Projet du Conseil d'Etat à l'issue des travaux de la commission
	Art. 57a Annonce des intérêts et récusation
	[1] Un membre d'une commission qui a un intérêt personnel dans un objet traité par la commission est tenu de le signaler avant de s'exprimer à son sujet. Cette annonce est consignée au procès-verbal.
	[2] L'obligation de récusation est régie par les lois applicables à l'activité de la commission.
	Art. 57b Champ d'application des articles consacrés aux commissions
	[1] Sauf dispositions <u>légales</u> contraires expresses, les articles 54a, 56, 57 et 57a s'appliquent aux commissions instituées par des lois spéciales, ainsi qu'aux commissions temporaires.
	Art. 57c Commissions départementales
	[1] Le Conseil d'Etat émet des directives à l'attention des départements qui créent des commissions temporaires incluant des personnes extérieures à l'administration cantonale.
	Art. 57d Recensement des commissions
	[1] La Chancellerie d'Etat tient un registre public des commissions permanentes et temporaires instituées par la loi ou le Conseil d'Etat.
	[2] <u>Ce registre fait figurer ces commissions selon une terminologie uniforme.</u>
	Art. 2
	[1]Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi. Il en publiera le texte conformément à l'art. 84 al. 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

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 : 18_MOT_046

Déposé le : 22.05.18

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

Introduire le principe de remboursement de l'aide sociale.

Texte déposé

Le motionnaire demande que le principe de remboursement des prestations de l'aide sociale soit introduit dans la loi. Lors d'un retour à bonne fortune les anciens bénéficiaires de l'aide sociale devraient être amenés à rembourser les prestions d'aide sociales touchées.

Il demande l'introduction d'un alinéa f) à l'article 41 de la Loi sur l'action sociale vaudoise (LSV). L'article 41 de la LSV serait donc modifié de la manière suivante :

Art. 41 Obligation de rembourser

1 La personne qui, dès la majorité, a obtenu des prestations du RI, y compris les frais particuliers ou aides exceptionnelles, est tenue au remboursement :

a. lorsqu'elle les a obtenues indûment ; le bénéficiaire de bonne foi n'est tenu à restitution,

totale ou partielle, que dans la mesure où il n'est pas mis de ce fait dans une situation difficile ;

b. lorsqu'elle a obtenu une aide lui permettant de subvenir à ses besoins dans l'attente de la réalisation de ses biens ;

c. lorsqu'elle entre en possession d'une fortune mobilière ou immobilière ;

d. dans le cas mentionné à l'article 46, alinéa premier ;

e. dans le cas prévu à l'article 46a.

f. *Si elle est revenue à bonne fortune au sens de la loi sur la poursuite pour dette et faillite. Les montants à rembourser sont non productifs d'intérêts, sauf s'ils ont été obtenus frauduleusement. (nouveau)*

Commentaire(s)

L'article 60 point b) de la Constitution vaudoise stipule :

L'Etat et les communes assurent à chaque personne habitant le Canton les conditions d'une vie digne:
...

b. par une aide sociale en principe non remboursable;
...

Cette motion aura le mérite de préciser ce que signifie la notion d' « en principe »

Cette motion aura aussi pour conséquence la modification de l'article 41 de la LASV.

Aujourd'hui, l'aide sociale n'est remboursée par les bénéficiaires que dans de rares exceptions.

Par cette motion le Député souhaite que l'aide sociale soie considérée comme un prêt momentané à ses bénéficiaires en vue de retrouver leur autonomie.

Afin que le remboursement de l'aide sociale ne constitue pas une incitation négative à quitter l'aide sociale, le remboursement pourrait être adapté à la rapidité de la réinsertion, ainsi qu'aux efforts déployés par le bénéficiaire. Par ailleurs, le remboursement devrait s'effectuer sans intérêt.
L'aide sociale touchée avant la majorité pourrait être exclue de ce remboursement.
Cette mesure existe déjà, entre autre, dans les cantons du Valais, de Bern, de Fribourg, de Bâle-Ville.

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 :

BERTHOUD Alexandre

Signature :

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

Signature(s) :

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

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

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

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

Joly Rebecca
Jungclaus Delarze Susanne
Keller Vincent
Krieg Philippe
Labouchère Catherine
Liniger Philippe
Lohri Didier
Luccarini Yvan
Luisier Brodard Christelle
Mahaim Raphaël
Marion Axel
Masson Stéphane
Matter Claude
Mayor Olivier
Meienberger Daniel
Meldem Martine
Melly Serge
Meyer Keller Roxanne
Miéville Laurent
Miéville Michel
Mischler Maurice
Mojon Gérard
Montangero Stéphane
Mottier Pierre François
Neumann Sarah
Neyroud Maurice
Nicolet Jean-Marc
Paccaud Yves
Pahud Yvan
Pernoud Pierre André
Petermann Olivier
Podio Sylvie
Pointet François
Porchet Léonore
Probst Delphine
Radice Jean-Louis
Rapaz Pierre-Yves
Räss Etienne
Ravenel Yves
Rey-Marion Aliette
Rezso Stéphane
Richard Claire
Riesen Werner
Rime Anne-Lise
Rochat Fernandez Nicolas
Romanens Pierre-André
Romano-Malagrifa Myriam
Roulet-Grin Pierrette
Rubattel Denis
Ruch Daniel
Rydlo Alexandre
Ryf Monique
Schaller Graziella
Schelker Carole
Schwaar Valérie
Schwab Claude
Simonin Patrick
Sonnay Eric
Sordet Jean-Marc
Stürner Felix
Suter Nicolas
Tafelmacher Pauline
Thuillard Jean-François
Treboux Maurice
Trolliet Daniel
Tschopp Jean
van Singer Christian
Venizelos Vassilis
Volet Pierre
Vuillemin Philippe
Vuilleumier Marc
Wahlen Marion
Wüthrich Andreas
Zünd Georges
Zwahlen Pierre

Canton de Vaud
Grand Conseil - Secrétariat général
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne
Déposé le 22.05.18
Scanné le
18_MOT_047

Motion intitulée « La paille fait plus de dégâts que la poutre, éradiquons celle en plastique! »

En matière de pollution générée par les matières plastiques les mauvaises nouvelles se succèdent. Des chercheurs de l'Université de Genève ont publié le 16 avril dernier une étude – relayée par divers médias - qui fait état de la présence fréquente de cadmium, mercure et plomb dans des déchets plastiques collectés sur les plages du Léman. Ces concentrations parfois très élevées dépassent le maximum autorisé par la législation européenne.

Selon l'agence télégraphique suisse, cette étude parue dans la revue Frontiers in Environmental Science[1], l'une des rares à examiner les plastiques dans les lacs d'eau douce, montre que, comme les océans, ces habitats sont également touchés par la pollution plastique.

Dans les aliments

Ces plastiques sont ainsi susceptibles de causer les mêmes problèmes à la faune d'eau douce que marine. «L'enchevêtrement et l'ingestion sont les plus préoccupants», selon Montserrat Filella, chercheuse à la Faculté des sciences de l'Université de Genève. Quand ces débris sont mangés par les animaux, «les conditions acides et riches en enzymes de l'estomac peuvent accélérer la vitesse à laquelle ces toxines sont libérées dans le corps», affectant ainsi les animaux. Plus troublant, ces plastiques s'insinuent jusque dans des aliments comme le miel, le sel ou la bière.

Il y a deux semaines, des chercheurs de l'Université de Berne nous apprenaient eux que «de nombreux sols des régions montagneuses protégées et éloignées ont été contaminés par des billes de microplastique». Il y aurait 53 tonnes de ces déchets synthétiques dans les sols alluviaux des réserves naturelles de Suisse.

Notre collègue Anne-Laure Botteron a déposé le 22 mai dernier une judicieuse interpellation visant à demander au Conseil d'Etat quelles mesures il entend prendre pour lutter pour la diminution des matières plastiques.

[1] https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fenvs.2018.00001/full

Une première mesure concrète pourrait être prise pour éradiquer un composant plastique particulièrement nuisible. Il s'agit de la paille en plastique qui ne se retrouve que trop rarement dans les poubelles de recyclage et le plus souvent dans nos eaux, en raison de sa petite taille, de sa légèreté. D'autant qu'elle est distribuée à tout-va depuis quelques années sans que le client n'en fasse la demande.

Bien que la paille ne représente qu'une infime fraction du plastique polluant nos eaux, sa taille en fait l'un des pollueurs les plus nocifs dès lors que les animaux ainsi que les poissons les consomment malgré eux. Elle est devenue l'un des produits les plus répandus et inutiles de la planète. Plusieurs villes américaines et la Grande-Bretagne l'ont bannies. D'autres pays y songent tels que la France et le Belgique.

D'autres solutions

Pas question toutefois de bannir la paille en général, car des enfants, des personnes âgées ou des personnes vivant avec un handicap, par exemple, en ont besoin. « L'idée est d'opter pour des pailles durables, quand on ne peut s'en passer. Il en existe en Inox, en papier, en bambou ou en verre. Et si l'on n'est pas prêt à passer à la paille lavable, il en existe des biodégradables, en carton ou en amidon de maïs. Certains modèles sont mêmes comestibles!» déclarait récemment à 24 Heures Leïla Rölli, Fondatrice de l'association romande « En Vert Et Contre Tout »

La présente motion demande au Conseil d'Etat de prévoir un cadre légal permettant de bannir dans le canton de Vaud la paille en plastique, sur le modèle de la ville de Neuchâtel en la faisant précéder d'une campagne d'incitation et sensibilisation.

Vevey, le 21 mai 2018 Jérôme Christen

Demande de renvoi en commission avec 20 signatures

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

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

Liste des député-e-s signataires – état au 1er janvier 2018

Joly Rebecca
Jungclaus Delarze Susanne
Keller Vincent
Krieg Philippe
Labouchère Catherine
Liniger Philippe
Lohri Didier
Luccarini Yvan
Luisier Brodard Christelle
Mahaim Raphaël
Marion Axel
Masson Stéphane
Matter Claude
Mayor Olivier
Meienberger Daniel
Meldem Martine
Melly Serge
Meyer Keller Roxanne
Miéville Laurent
Miéville Michel
Mischler Maurice
Mojon Gérard
Montangero Stéphane
Mottier Pierre François
Neumann Sarah
Neyroud Maurice
Nicolet Jean-Marc
Paccaud Yves
Pahud Yvan
Pernoud Pierre André
Petermann Olivier
Podio Sylvie
Pointet François
Porchet Léonore
Probst Delphine
Radice Jean-Louis
Rapaz Pierre-Yves
Räss Etienne
Ravenel Yves
Rey-Marion Aliette
Rezso Stéphane
Richard Claire
Riesen Werner
Rime Anne-Lise
Rochat Fernandez Nicolas
Romanens Pierre-André
Romano-Malagrifa Myriam
Roulet-Grin Pierrette
Rubattel Denis
Ruch Daniel
Rydlo Alexandre
Ryf Monique
Schaller Graziella
Schelker Carole
Schwaar Valérie
Schwab Claude
Simonin Patrick
Sonnay Eric
Sordet Jean-Marc
Stürner Felix
Suter Nicolas
Tafelmacher Pauline
Thuillard Jean-François
Treboux Maurice
Trolliet Daniel
Tschopp Jean
van Singer Christian
Venizelos Vassilis
Volet Pierre
Vuillemin Philippe
Vuilleumier Marc
Wahlen Marion
Wüthrich Andreas
Zünd Georges
Zwahlen Pierre

(Séance du mardi 13 décembre 2016) **POS**
16_POS_216

Postulat Julien Sansonnens et consorts – Des employés de l'administration cantonale ont-ils été licenciés en raison de leurs opinions politiques en contexte de guerre froide ?

Texte déposé

Durant une grande partie du XXe siècle, l'anticommunisme a agi en Suisse comme une véritable doctrine officielle. Cette idéologie, issue des rangs bourgeois mais également partagée par une partie de la gauche, reposait principalement sur l'idée d'un complot qu'il s'agissait de combattre par tous les moyens. L'Etat démocratique refusait toute légitimité aux idées communistes, jusqu'à considérer celles-ci comme criminelles, puis illégales. En 1932, le Conseil fédéral prononça l'interdiction d'engager des communistes dans l'administration fédérale. Dès 1950, il fut possible de licencier les employés fédéraux membres d'une organisation communiste.

Les cantons prirent également des mesures contre « l'agitation communiste ». En 1938, le canton de Vaud prononça l'interdiction des organisations communistes dans la Loi sur les associations illicites (LASSI), suite à une votation populaire introduisant un nouvel article dans la Constitution vaudoise. Furent notamment déclarés illégaux « l'offre, la vente, la remise, l'envoi, l'exposition, l'affichage et la circulation de tous journaux ou autres écrits, figures, images ou emblèmes émanant [des organisations communistes ou affiliées] ». Les articles 5 et 6 de la LASSI concernaient explicitement les conséquences, pour un fonctionnaire, de l'appartenance à un groupement ou une association jugée illicite : « L'exercice d'une fonction publique (administrative, judiciaire, pédagogique ou autre) est inconciliable avec l'affiliation du titulaire de cette fonction à une association, une organisation ou un groupement visés à l'article premier[...] En conséquence, dès son entrée en vigueur, la présente loi entraîne la révocation de la fonction publique de quiconque se trouve dans les conditions prévues aux alinéas précédents. » (LASSI Art 5). A notre connaissance, ces dispositions concernant les fonctionnaires ont été abrogées en 1947, soit presque dix ans après leur promulgation.

Dans le pays et dans le canton, la lutte contre le bolchévisme fut également le fait d'officines, véritables « partenariat public-privé » regroupant les élites politiques, économiques et militaires. Fondé au lendemain du Coup de Prague, le Centre National d'Information – devenu Comité suisse d'action civique (CSAC) en 1953 – aura eu pour unique objectif la lutte contre le communisme en Suisse, sous toutes ses formes. Structurée autour de Marc-Edmond Chantre, ancien de l'Union nationale fasciste et homme de réseaux, cette officine privée a procédé au fichage de nombreux militants, syndicalistes, intellectuels ou honnêtes travailleurs, tous suspectés de « menées subversives ».

En conséquence, dans le cadre de cette lutte menée contre une subversion ourdie de l'intérieur, de nombreuses personnes, d'honnêtes travailleurs, membres notamment du POP vaudois, un parti auquel j'ai appartenu durant plusieurs années, ont dû faire face à d'importantes difficultés, aussi bien sur le plan professionnel que privé, du fait de leurs idées politiques. Parce que leur idéal de société était différent de la norme, de nombreuses personnes ont, dans ce canton, vu leur vie sinon détruite, au moins durablement affectée.

Chacun pensera ce qu'il veut de l'idéologie communiste et, a fortiori, de ceux qui y ont adhéré, ou y adhèrent encore. Il n'en reste pas moins que la chasse aux sorcières qui fut livrée contre une partie de la population vaudoise, coupable seulement de délits d'opinion, constitue une page sombre de notre histoire récente qu'il s'agit d'examiner avec courage et responsabilité.

Ces faits amènent plusieurs interrogations. Dès la mise en application de la LASSI, des fonctionnaires de l'administration cantonale ont-ils été licenciés, ont-ils vu leur avancement en carrière interrompu ou ralenti, ont-ils fait l'objet de « non-nomination » du fait de leurs idées communistes ou supposées telles, ou de leur appartenance à une organisation communiste ou affiliée ? Des recherches historiques indiquent qu' « à la suite des événements de Budapest, le conseiller d'Etat radical Pierre Oguey tenta d'obtenir de la Commission de gestion du Grand Conseil une condamnation des enseignants

communistes. Une démarche similaire fut tentée auprès de la Société pédagogique vaudoise pour en écarter un enseignant membre du POP vaudois ». Il semble également que le géologue M.L. vit sa nomination à une chaire de l'Université de Lausanne refusée par le Conseil d'Etat, pour cause d'opinions jugées non conformes[1]. Le Conseil d'Etat peut-il confirmer ces faits, et le cas échéant quel regard porte-t-il sur ceux-ci ? Le Conseil d'Etat entend-il réhabiliter les employés cantonaux qui auraient été victimes, du fait de leurs opinions, des mesures discutées ci-dessus ? Le conseiller fédéral Paul Chaudet, ainsi que plusieurs conseillers d'Etat de cantons romands, siégeaient au CSAC[2]. Quelles étaient les relations entre le CSAC et les autorités politiques vaudoises de l'époque ? Des élus vaudois ont-ils siégé dans les instances du CSAC, entre 1953 et sa disparition ? La recherche historique met en lumière un financement du CSAC par la Banque cantonale vaudoise[2]. Des fonds publics ont-ils été engagés pour financer une officine se livrant à des activités éventuellement illégales, en tous les cas problématiques en régime démocratique ? Le Conseil d'Etat de l'époque était-il informé de ce subventionnement ?

Compte tenu des éléments mentionnés ci-dessus, il paraît nécessaire que le Conseil d'Etat mandate une commission historique sur les conséquences, pour les fonctionnaires vaudois, des mesures prises pour lutter contre le communisme dans le contexte de la guerre froide. Fondé sur les résultats de ce mandat, nous demandons au Conseil d'Etat d'établir un rapport répondant notamment aux interrogations mentionnées ci-dessus.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

(Signé) Julien Sansonnens
et 22 cosignataires

Développement

M. Julien Sansonnens (LGa) : — Durant la plus grande partie du XXe siècle, l'anticommunisme a joué le rôle d'une véritable idéologie officielle, en Suisse comme dans le canton de Vaud. Depuis la grève générale de 1918 jusqu'aux années septante et peut-être même huitante, les autorités politiques, économiques, militaires et ecclésiastiques redoutaient ou feignaient de redouter un complot communiste qui aurait renversé l'ordre démocratique en Suisse. Ainsi, en 1932, durant une période historique troublée, le Conseil fédéral prononça-t-il l'interdiction d'engager des fonctionnaires communistes dans l'administration fédérale. Dès 1950, il devient possible de licencier les employés fédéraux membres d'une organisation communiste.

Les cantons emboîtèrent le pas à la Confédération. En 1938, le canton de Vaud prononça, à son tour, l'interdiction des organisations communistes selon la Loi sur les organisations illicites (LASSI). Furent notamment déclarés illégaux : « l'offre, la vente, la remise, l'envoi, l'exposition, l'affichage, la circulation de tous journaux, écrits, figures, images ou emblèmes émanant des organisations communistes ou affiliées. » Deux articles de cette loi prévoient explicitement l'incompatibilité entre le statut d'employé de l'Etat et l'affiliation à une association communiste ou apparentée. L'appartenance de la personne en question à la fonction publique était ainsi révoquée. Cette disposition a été abrogée en 1947. En conséquence, pendant presque dix ans, des personnes ont vraisemblablement perdu leur emploi ou ont dû faire face à d'importantes difficultés du fait de leurs idées politiques, dans le canton de Vaud. D'honnêtes travailleurs, des enseignants, des employés administratifs, des universitaires, membres notamment du Parti ouvrier et populaire (POP) vaudois, ont vu leur vie privée et professionnelle bouleversée parce que leur idéal de société s'écartait de la norme admise.

Il ne s'agit pas ici, par ce postulat, de déterminer si ces personnes avaient raison ou non d'être communistes. Chacun pensera ce qu'il veut de cette doctrine. Ses militants ont-ils été naïfs, ont-ils été trop idéalistes, ou ont-ils au contraire œuvré en faveur de la paix et d'un monde plus juste ? Ce n'est pas à nous de le dire. Par contre, nous devons admettre qu'une forme de chasse aux sorcières a bel et

[1] Pierre Jeanneret, *Popistes. Histoire du Parti Ouvrier et Populaire Vaudois 1943-2001*, Lausanne: Ed. d'en bas, 2002.
[2] Julien Sansonnens, *Le Comité Suisse d'Action Civique*, Vevey : Editions de l'Aire, 2012

bien eu lieu, dans notre canton comme ailleurs, et qu'une partie de la population vaudoise a pu faire les frais de ce qu'il faut bien nommer un délit d'opinion.

Ce postulat propose un éclairage scientifique, dépassionné et rationnel sur cette période. Nous demandons qu'une commission d'experts soit mandatée par le Conseil d'Etat et rédige un rapport. Des fonctionnaires de l'administration cantonale ont-ils, oui ou non, été licenciés ? Ont-ils vu leur avancement de carrière interrompu ou ralenti ? Ont-ils fait l'objet de non-nominations du fait de leurs idées communistes ou supposées ? Le cas échéant, combien de personnes seraient-elles concernées ? Nous aimerions le savoir. S'ils sont avérés, ces faits se seraient déroulés il y a plus de 70 ans. Nous pensons que le temps est venu de se pencher sur cette période, encore une fois sans passion, sans excès et avec pour unique souci la recherche de la vérité historique. Je vous remercie par avance de faire bon accueil à ce postulat.

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

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

AVRIL 2018 **RC-POS**
(16_POS_216)

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

Postulat Julien Sansonnens et consorts - Des employés de l'administration cantonale ont-ils été licenciés en raison de leurs opinions politiques en contexte de guerre froide ?

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le vendredi 10 mars 2017 à la Salle des Charbon, Place du Château 6, à Lausanne. Elle était composée de Messieurs les Députés Laurent Ballif, Jean-Luc Bezençon, Fabien Deillon, Alexandre Démétriadès, Denis Rubattel et Julien Sansonnens. Monsieur le Député Mathieu Blanc a été confirmé dans son rôle de président et de rapporteur.

Monsieur le Chancelier d'Etat Vincent Grandjean ainsi que Messieurs Filip Grund, Chef du Service du personnel de l'Etat de Vaud (SPEV) et Gilbert Coutaz, Directeur des Archives cantonales vaudoises (ACV) ont participé à cette séance. Monsieur Florian Ducommun a tenu les notes de séance, ce dont il est très vivement remercié.

2. POSITION DU POSTULANT

Par ce postulat, Monsieur le Député Sansonnens souhaite revenir sur certains aspects de l'histoire contemporaine vaudoise. Il rappelle le contexte de l'époque visée par son postulat, marqué par des tensions internationales relatives aux mouvements politiques, notamment un anticommunisme très largement partagé dans les pays occidentaux, notamment en Suisse.

A la suite de la grève générale de 1918, les craintes d'une insurrection communiste et de troubles à l'ordre social et public étaient répandues en Suisse. Le Conseil fédéral et les cantons ont ainsi décidé de prendre des mesures contre « l'agitation communiste ». C'est ainsi que la Loi du 21 novembre 1938 sur les associations illicites (LASSI) – abrogée depuis lors – prévoyait à son article 5 que « [l]*'exercice d'une fonction publique (administrative, judiciaire, pédagogique ou autre) est inconciliable avec l'affiliation du titulaire de cette fonction à une association, une organisation ou un groupement visés à l'article premier* [...] *En conséquence, dès son entrée en vigueur, la présente loi entraîne la révocation de la fonction publique de quiconque se trouve dans les conditions prévues aux alinéas précédents* ».

Le postulant expose que, sur la base de cette législation, plusieurs personnes ont été licenciées lorsque leur appartenance au parti communiste était établie ; ces mesures ont eu des conséquences graves et concrètes sur la vie de certains citoyens, notamment des membres du Parti Ouvrier et Populaire Vaudois (POP).

Il cite à cet égard plusieurs exemples, dont celui d'un professeur n'ayant jamais obtenu de poste au niveau du système d'enseignement vaudois et qui est parti travailler à la Chaux-de-Fonds, ou encore de personnes qui souhaitaient travailler à l'Université de Lausanne (UNIL) ou pour l'administration fédérale (Poste, CFF, etc.) mais qui n'ont pas été retenues en raison de leur opinion politique.

Pour son auteur, ce postulat revêt donc un intérêt historique et vise à rechercher et déterminer le nombre de personnes concernées par ces mesures et leurs conséquences. Si les faits mentionnés devaient être avérés, le postulant estime qu'il conviendrait de réhabiliter ces personnes par le biais d'une reconnaissance symbolique et non pas financière.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Monsieur le Chancelier d'Etat Vincent Grandjean informe la commission que cet objet parlementaire a été attribué au département en charge de la présidence et qu'il représente pour cette séance Monsieur le Président du Conseil d'Etat Pierre-Yves Maillard, qui s'excuse de ne pouvoir être présent.

Monsieur le Chancelier note à titre liminaire que si ce postulat était renvoyé au Conseil d'Etat, son traitement aurait un coût externe, puisque les forces internes aux archives ne permettent pas de le mener à bien.

Selon lui, il convient de distinguer deux périodes temporelles concernés par ce postulat. La première couvrirait une période allant de 1936 à 1946 lors de laquelle l'anticommunisme était intentionnel et clairement assumé par le législateur de l'époque. Un fonctionnaire se revendiquant comme communiste était alors présumé commettre un délit et une faute professionnelle. Dès lors, il n'est pas exclu de supposer que de nombreuses personnes ont été révoquées ou licenciées pour ce genre de motifs durant cette période.

La seconde période qu'il pourrait être pertinent d'étudier concerne la guerre froide.

Par ailleurs, le postulant souhaite que les relations entre les dirigeants du canton et le Comité suisse d'action civique (CSAC) soient analysées. L'examen de cette période serait particulièrement compliqué et coûteux car les règles juridiques de l'époque étaient moins claires, rendant les archives peu explicites. De plus, dans cette période de guerre mondialisée, des lois permettaient de « ficher » les gens et d'apposer sur des documents officiels des tampons, tels que les lettres J (réfugié juif), C (contrôle de départ), B (bolchévique), JS (Jeunesse socialiste) ou encore FPS (Fédération patriotique suisse). L'application de nombreuses règles de police dérivaient, par conséquent, de la législation.

Enfin, il est important de souligner que depuis lors, l'Etat de Vaud a mis en place une politique d'engagement du personnel ouverte et respectueuse de l'égalité des chances.

Monsieur Gilbert Coutaz, Directeur des Archives cantonales vaudoises (ACV), prend également la parole et relève en préambule que le postulant est l'auteur d'une étude sur le CSAC, lequel était l'officine de l'observation, du mouchardage, de la délation et de la pression sur les sympathisants communistes. Les archives personnelles de Monsieur Marc-Edmond Chantre, fondateur et dirigeant de cette organisation, ont été sauvées par le POP puis confiées aux ACV. Dans le cadre de cette recherche, un certain nombre de noms et de situations sont évoqués. Ces personnalités ont, pour la plupart, un caractère public et affichaient clairement leurs idées. Il est donc fort probable que certaines de ces personnes ont été victimes d'ostracisme.

Le Directeur des ACV donne aux membres de la commission quelques explications complémentaires sur le cas du professeur ordinaire de géologie évoqué dans le texte du postulat.

Cet exemple illustre selon lui la difficulté de savoir où chercher et trouver l'information pertinente car il n'y a pas de développements en lien avec de telles décisions dans les procès-verbaux du Conseil d'Etat. Aussi, du point de vue conservatoire, les dossiers des candidatures non retenues ne sont pas forcément archivés. En outre, le canton ne s'est doté d'un office du personnel qu'en 1948. Il s'agit donc d'une problématique relative à une information diffuse à travers l'administration et qui ne se trouve pas dans un service en particulier. De plus, une évolution conséquente s'est produite dans la nomination du personnel dès lors que, auparavant, la politique en la matière consistait en une reconduction de fonction et non une nomination à titre définitif. Au fil du temps, la nomination d'une personne ne s'est plus fondée sur d'éventuelles accointances mais sur la compétence.

Monsieur Gilbert Coutaz relève encore que les dossiers sont en principe détruits au départ à la retraite des personnes et seuls quelques-uns sont conservés. Ainsi, les études menées s'en tiennent à des cas particuliers. Par ailleurs, il observe que la question de la réhabilitation de fonctionnaires victimes d'ostracisme au niveau de la Confédération a déjà été posée par Monsieur Josef Zisyadis aux Chambres fédérales en 2009.

Monsieur Filip Grund, Chef du Service du personnel de l'Etat de Vaud (SPEV), souhaite également effectuer un retour sur la situation telle qu'elle existait durant les périodes concernées par le postulat.

Il précise d'emblée que la Loi sur le personnel de l'Etat de Vaud (LPers-VD) a abrogé la Loi du 9 juin 1947 sur le statut général des fonctions publiques cantonales. Le principe de la nomination est un élément particulier, étant donné que le fonctionnaire se trouve dans une relation spécifique. S'agissant d'une décision unilatérale de l'employeur, le fonctionnaire devient dès lors celui qui exerce la puissance publique. Le statut de 1947 visait notamment à faire en sorte qu'il n'y ait qu'une seule et unique loi, alors qu'auparavant plusieurs textes s'appliquaient. Ainsi, aux termes de cette législation, un fonctionnaire nommé ne peut être licencié que dans un certain nombre de situations, lesquelles sont énumérées de manière exhaustive dans la loi de 1947 : « *le juste motif, l'incapacité constatée, la faillite, la saisie infructueuse, l'invalidité, le fait que le fonctionnaire ne remplit plus les conditions dont dépendait la nomination et toutes autres circonstances qui font que le maintien en fonction serait préjudiciable à la bonne marche de l'administration, notamment le fait que le conjoint du fonctionnaire exerce une activité inconciliable avec la situation officielle de ce dernier ou nuisible à l'exercice de ses fonctions* ». Par ailleurs, « [*s*]*auf dispositions contraires de la loi spéciale, le mariage d'un fonctionnaire du sexe féminin ne constitue pas en lui-même un juste motif de renvoi*. ».

Ainsi, lorsqu'un fonctionnaire commettait une faute, le principe des sanctions s'appliquait, ces dernières pouvant aller du blâme jusqu'à la révocation. Ce système a été remplacé par la LPers-VD, laquelle institue un système contractuel et des motifs exhaustivement prévus par la loi afin de pouvoir, le cas échéant, se séparer d'un collaborateur de l'Etat. Depuis une vingtaine d'années, le principe de recrutement a été grandement professionnalisé par le biais d'une procédure adoptée par le Conseil d'Etat. Désormais, c'est la compétence qui doit primer. Enfin, Monsieur Grund confirme que le SPEV ne détient aucun document relatif aux périodes visées puisque le service ne dispose matériellement que des dossiers techniques (à savoir des éléments tels que les paiements de salaires), les dossiers personnels se trouvant au sein des services concernés.

4. DISCUSSION GENERALE

La discussion générale est ouverte et plusieurs opinions variées s'expriment.

Plusieurs commissaires relèvent d'emblée que l'objet du postulat est très intéressant sous l'angle historique mais qu'une telle étude nécessiterait des frais importants et l'engagement de personnel. Dans le contexte actuel, ils estiment inutile de mener une telle recherche au niveau politique. En revanche, il serait certainement pertinent et utile que des universitaires approfondissent cette thématique. Ces commissaires ne souhaitent donc pas renvoyer cet objet parlementaire au Conseil d'Etat.

D'autres commissaires partagent en partie l'analyse du postulant et estiment qu'une étude historique sur le sujet serait pertinente ; il conviendrait toutefois de définir plus précisément les modalités de réponse au postulat et ils souhaiteraient aussi connaître les montants potentiellement engagés.

Un commissaire observe qu'il pourrait être envisageable que le canton effectue cet éclairage scientifique ou alors qu'il propose une bourse d'étude à un doctorant attiré par cette problématique, et ce afin de répondre à l'objet du postulat à un coût limité.

Un autre commissaire estime qu'il est nécessaire de répéter que le postulant ne parle pas de procédure d'indemnisation au bénéfice de personnes injustement écartées de l'administration pour des motifs d'appartenance politique, mais uniquement de réhabilitation. Selon lui, le rôle de l'Etat consiste à délimiter les périodes, puis ensuite discuter des montants mis à disposition des chercheurs. C'est pourquoi il estime que la présente commission est déjà en train de mener le débat universitaire, étant donné qu'il revient aux historiens de cadrer les questions contenues dans le postulat. Dès lors, il trouverait très intéressant que le canton de Vaud propose un fonds, et ce afin de valoriser les sciences historiques et humaines qui ne sont pas toujours mises en lumière.

A la suite de ces interventions, le postulant précise que le contexte a évidemment évolué et ne doute pas du fait que les nominations s'effectuent de manière plus transparente aujourd'hui. Comme dans toute recherche, des difficultés d'ordre scientifique existent, mais il n'est pas aisé de préjuger d'un obstacle particulier qui rendrait cette étude trop chère ou ardue. Ainsi, il estime que l'Etat pourrait subventionner et soutenir un travail de thèse, voire de maîtrise, ou encore octroyer un fonds d'étude dans le cadre universitaire.

Par ailleurs, le postulant relève que le Directeur des ACV a indiqué que ce sont surtout des personnalités publiques qui sont mises en lumière. Ces dernières, du fait de leur notoriété ou de leur position académique, ont pu bénéficier d'une certaine visibilité voire d'une protection, ce qui n'est pas le cas de l'ensemble des « petits » fonctionnaires. C'est pour cette raison qu'il souhaite savoir, le cas échéant, combien de personnes ont été concernées par cette forme d'ostracisme. Le postulant plaide ainsi plutôt pour une vision large de la période éventuellement étudiée, à savoir entre les années 1930 et 1970, et ce afin de donner une limite arbitraire à la fin de la guerre froide dans ce qu'elle avait de plus virulent.

Monsieur le Chancelier précise que si le postulat est accepté, cela obligera le Conseil d'Etat à dégager des fonds. L'ampleur des recherches requiert au minimum un travail de thèse, soit trois ans de salaire. Dans le cas où une commission historique serait mandatée, il faudrait certainement faire appel à une équipe de chercheurs, ce qui occasionnera une multiplication des frais. Par conséquent, ce postulat devra s'inscrire dans la durée car la réponse du Conseil d'Etat dépendra de la durée de l'étude.

A la question d'un commissaire qui demande si de telles commissions historiques ont déjà été instituées, le Directeur des ACV précise que, depuis qu'il est en fonction, c'est la sixième fois qu'une demande à caractère historique et/ou sociétale vise à interroger le passé vaudois. Il cite notamment les cas de la commission du professeur André Lasserre, de la stérilisation des handicapés mentaux, du commerce transatlantique ou encore des personnes victimes de mesures coercitives. L'Etat a donc réagi à chaque reprise en cautionnant des recherches et en mandatant des experts compétents pour établir un premier état des sources.

Plusieurs commissaires souhaitent savoir si l'Etat ne peut pas attendre qu'une personne effectue une thèse pour répondre à ce postulat et si l'Etat ne peut pas susciter des vocations de recherche auprès de l'UNIL et de ses doctorants (par exemple avec la mise à disposition d'une bourse).

Monsieur le Chancelier précise que le Conseil d'Etat est chargé d'étudier et de rapporter mais est également obligé de financer une recherche pour « créer » la substance même de la réponse au postulat. Si ce dernier est renvoyé au Conseil d'Etat, il serait possible de le laisser durant un certain temps en attente en accord avec le Grand Conseil. S'agissant de la possibilité de susciter l'intérêt d'un chercheur, la liberté académique prime et l'Etat ne peut obliger l'UNIL à mener une telle étude.

Le postulant reprend la parole pour indiquer qu'il serait frustrant qu'une éventuelle étude menée sur le sujet ne porte que jusqu'en 1946. Il donne deux exemples : l'insurrection de Budapest en 1956 qui a donné lieu à une nouvelle vague d'anticommunisme ou encore le Printemps de Prague en 1968.

Aussi, le postulant souligne qu'il n'attend pas forcément une réponse rapide à son objet parlementaire puisque qu'un travail d'une telle ampleur doit prendre le temps nécessaire pour être mené à bien. Dès lors, il est favorable à ce que le Conseil d'Etat détermine lui-même la meilleure manière de répondre au postulat, tout en étant assuré que le travail de recherche se poursuit, et ce même si la réponse intervient dans 3 ou 4 ans. En outre, il imagine que quelqu'un pourrait être intéressé à effectuer cette recherche, et ce sans user de pressions, puisque la liberté académique n'empêche pas les incitations. Enfin, il précise à nouveau qu'il ne s'agit pas de réhabiliter des idéologies mais les personnes qui ont été victimes d'ostracisme.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 4 voix pour, 3 contre et aucune abstention.

Lausanne, le 9 avril 2018.

Le rapporteur :
(Signé) Mathieu Blanc

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2017 380

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE LOI

modifiant la loi du 11 septembre 2007 sur la protection des données personnelles

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Michel Miéville et consorts - Big Brother dans votre jardin, c'est pour demain ! Que pense faire le Conseil d'Etat (13_POS_043)

1 INTRODUCTION

La protection des données personnelles constitue un des débats majeurs qui a cours au sein de la société actuelle. Bien que relativement récentes, les législations cantonales, nationales et internationales vont devoir faire l'objet de révisions successives durant la décennie à venir en raison de l'évolution rapide des technologies.

Dans son rapport sur l'exercice 2014, la Commission de gestion du Grand Conseil (COGES) s'est penchée sur l'applicabilité de la Loi sur la protection des données personnelles du 11 septembre 2007 (LPrD). Il en est résulté deux observations portant :

- sur le suivi des recommandations du Préposé cantonal à la protection des données et à l'information (ci-après : le Préposé) ;
- sur la mise en place du Registre des fichiers.

Dans sa réponse, le Conseil d'Etat a expliqué que la tâche spécifique liée à l'installation de caméras de vidéosurveillance avait jusqu'ici accaparé fortement le Préposé. Dans ce contexte, la constitution du registre des fichiers a été suspendue et l'activité de surveillance s'est trouvée ralentie.

Face à ce constat, le Conseil d'Etat a annoncé un renfort d'effectif pour 2016, ainsi que la présentation d'un projet de loi.

Le renfort d'effectif en question a été introduit par le biais du budget 2016. Il en va d'une augmentation budgétaire représentant l'équivalent d'un ETP (auxiliariat), dédié à 60% à la mise en place du registre des fichiers.

Le présent projet de loi constitue le deuxième volet de la réponse du Conseil d'Etat. Celui-ci poursuit les objectifs principaux suivants :

a. clarifier la procédure relative à l'installation de systèmes de vidéosurveillance, en mettant à disposition des services de l'Etat la base légale nécessaire et en modifiant les compétences en la matière ;
b. préciser le traitement des recommandations du Préposé, essentiellement pour ce qui concerne la manière d'assurer leur suivi ;
c. accompagner la mise en place du registre des fichiers

d. profiter de mettre à jour le dispositif légal sur la base des premières expériences faites à ce jour sur la base de la loi de 2007.

En parallèle, le 21 décembre 2016, le Conseil fédéral a mis en consultation un avant-projet de révision totale de la Loi sur la protection des données (LPD) : celui-ci a notamment pour but d'adapter la législation fédérale aux exigences européennes, tant de l'Union européenne que du Conseil de l'Europe. Ces changements annoncés exigeront également du canton de Vaud une adaptation législative subséquente au cours de la législature 2017-2022,

Dans l'intervalle, comme expliqué antérieurement dans le cadre de la *Réponse du Conseil d'Etat aux observations de la Commission de gestion (exercice 2014)*, le présent projet est destiné à répondre à des besoins actuels, tant sur le plan juridique que pratique.

2 VIDÉOSURVEILLANCE

2.1 Situation actuelle

Comme le mentionnait déjà l'exposé des motifs et projet de loi sur la protection des données personnelles - LPrD (mars 2007, tiré à part n°411, p. 18), " *le climat d'insécurité grandissant, ainsi que la montée du terrorisme, ont favorisé le développement de moyens de surveillance de plus en plus élaborés, parmi lesquels la vidéosurveillance. Le recours à des caméras de surveillance se généralise, au mépris parfois du respect des droits fondamentaux des personnes qui y sont soumis*". C'est pourquoi le législateur cantonal a cadré légalement le recours à cette technologie.

S'agissant de la terminologie, il est question ici de vidéosurveillance dissuasive, à savoir de la vidéosurveillance à laquelle on recourt pour éviter la perpétration d'infractions sur un certain lieu (art. 4, al. 1, ch. 14 LPrD).

L'article 22 al. 2 LPrD exige au plan du principe que toute installation de vidéosurveillance se fonde sur une base légale au sens formel.

Les communes qui désirent exploiter de telles installations doivent ainsi disposer d'un règlement communal les autorisant à le faire (cf. EMPL sur la protection des données personnelles, p. 42). Une septantaine de communes disposent actuellement d'un règlement régissant la vidéosurveillance dissuasive, en conformité avec la loi cantonale.

Au niveau cantonal, quelques services de l'Etat exploitent déjà des installations de vidéosurveillance pour certains bâtiments, par exemple :

- Direction des systèmes d'information (DSI) : surveillance de locaux contenant du matériel informatique et contrôles d'accès à certains locaux ;
- Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV) : surveillance principalement de locaux contenant des serveurs informatiques, ainsi que l'accueil du secteur des urgences.

Cette pratique s'appuie sur la base légale que constitue l'article 22 LPrD. Il est toutefois avéré aujourd'hui que cette seule disposition n'est pas suffisante, que ce soit pour les services ou les établissements autonomes. Le Conseil d'Etat propose dès lors l'introduction d'une base légale expresse dans la LPrD afin de s'assurer que les installations exploitées par des institutions publiques soient conformes aux exigences de la loi.

Il faut noter ici que certaines installations n'entrent pas dans la définition de la vidéosurveillance dissuasive (art. 4 al. 1 ch. 14 LPrD). Il s'agit notamment des installations de vidéosurveillance exploitées dans les cellules de détention. Une base légale spécifique, en conformité avec les principes généraux de la protection des données, est proposée pour ce type d'installations.

Par ailleurs, certains établissements de droit public cantonal, à l'instar de l'EVAM, emploient également un système de vidéosurveillance. A l'heure actuelle, les articles 22 et suivants LPrD ne

s’appliquent pas à ces entités de droit public. Pour des raisons de sécurité du droit, mais aussi par souci de cohérence avec les services cantonaux, il sied de prévoir une base légale applicable à ce type de personnes morales.

En parallèle, il y a le cas des personnes morales auxquelles le canton confie des tâches publiques. La LPrD leur étant applicable, il se justifie qu’il en soit de même s’agissant des dispositions en matière de vidéosurveillance. A titre d’exemple, on peut notamment citer ici le cas des établissements médico-sociaux (EMS).

2.2 Système légal vaudois

Les images obtenues par le biais de caméras de vidéosurveillance sont des données personnelles, si les personnes filmées sont reconnaissables (art. 4 al. 1 ch. 1 LPrD). En outre, les images peuvent être en mesure de mettre en lumière des données dites sensibles (art. 4 al. 1 ch. 2 LPrD). Par conséquent, le fait d'être filmé constitue une atteinte à la liberté personnelle (art. 10 al. 2 Cst. féd.), ainsi qu’à la sphère privée (art. 13 al. 1 Cst. féd.). Afin de tenir compte de ces risques, mais aussi dans le souci de permettre l’usage d’une technologie qui présente de bons résultats dans certains cas, le législateur cantonal a soumis la vidéosurveillance dissuasive aux conditions suivantes :

Art. 22 LPrD- Conditions

[1]Un système de vidéosurveillance dissuasive peut être installé sur le domaine public ou le patrimoine administratif cantonal ou communal, moyennant le respect des principes et prescriptions de la présente loi.

[2]Seule une loi au sens formel peut autoriser l'installation d'un système de vidéosurveillance.

[3]Les images enregistrées par le système de vidéosurveillance ne peuvent être utilisées qu'aux fins fixées dans la loi qui l'institue.

[4]L'installation du système de vidéosurveillance doit constituer le moyen le plus adéquat pour atteindre le but poursuivi. Toutes les mesures doivent être prises pour limiter les atteintes aux personnes concernées.

[5]La durée de conservation des données ne peut excéder 96 heures, sauf si la donnée est nécessaire à des fins de preuves, ceci conformément à la finalité poursuivie par le système de vidéosurveillance.

[6]L'installation de vidéosurveillance doit être préalablement autorisée par le Préposé.

[7]Le Conseil d'Etat précise les conditions précitées.

Art. 23 LPrD- Indications

[1]Le responsable du traitement doit indiquer de manière visible l’existence du système de vidéosurveillance aux abords directs de ce dernier.

[2]Cette information inclut les coordonnées du responsable du traitement et mentionne le droit d’accès aux images concernées.

Lors de l’adoption des articles ci-dessus, les discussions devant le Grand Conseil ont principalement porté sur l’exploitation de la vidéosurveillance par les communes. Toutefois, comme indiqué ci-dessus, l’Etat exploite également des systèmes de vidéosurveillance. Or, encore une fois, l’article 22 al. 1 LPrD ne constitue pas à lui seul une base légale suffisante pour l’installation d’un tel système : selon l'exposé des motifs, cette disposition n'a effectivement pour but que de préciser le champ d'application matériel de la loi s'agissant de la vidéosurveillance. L’article 22 al. 2 LPrD pose quant à lui l’exigence de la création d'une base légale formelle spécifique.

Ainsi, les autorités cantonales (tout comme les autorités communales) doivent disposer d’une base légale formelle spécifique pour pouvoir installer des systèmes de vidéosurveillance dissuasive pour les bâtiments de l’Etat. C’est notamment l’objet du présent EMPL.

2.3 Comparaison avec d'autres législations fédérales et cantonales

Si on fait une comparaison avec les solutions législatives adoptées par les cantons et la Confédération en matière de vidéosurveillance, l'on constate qu'elles sont très variées et qu'il n'existe pas un modèle général. Le Département fédéral de justice et police (DFJP) dans un rapport, daté de septembre 2007, sur la surveillance exercée en vue d'assurer la sécurité dans les gares, les aéroports et les autres espaces publics arrive au même constat (p. 20-21) : " [i]l *n'existe pas de bases légales formelles sur la vidéosurveillance dans toutes les collectivités cantonales et communales et, s'il y en a, elles sont de qualités différentes*".

Ainsi, au niveau fédéral, l'article 17 al. 1 de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD ; RS 235.1) autorise les organes fédéraux à traiter des données personnelles pour autant qu'il existe une base légale. Celle-ci est créée spécifiquement au sein de chaque loi spéciale, éventuellement complétée par une ordonnance. Par exemple, la base légale pour le traitement des données dans le domaine du droit des étrangers est réglée à l'article 101 de la loi fédérale du 16 décembre 2005 sur les étrangers (LEtr ; RS 142.20).

A Genève, le titre III de la loi du 5 octobre 2001 sur l'information du public, l'accès aux documents et la protection des données personnelles (LIPAD ; RSGE A 2 08) traite de la protection des données personnelles utilisées par les institutions publiques. On a ainsi intégré dans la LIPAD la base légale et les grands principes de la vidéosurveillance, sans rentrer dans les détails, qui sont eux réglés à l'article 17 du règlement d'application de la loi sur l'information du public, l'accès aux documents et la protection des données personnelles (RIPAD ; RSGE A 2 08.01).

La loi bernoise du 19 février 1986 sur la protection des données (LCPD ; RSB 159.04) et son ordonnance d'application (ordonnance 22 octobre 2008 sur la protection des données [OPD ; RSB 152.040.1]) ne traitent pas de la vidéosurveillance. En effet, le Canton de Berne a décidé, en septembre 2008, d'introduire, dans la loi du 8 juin 1997 sur la police (LPol ; RSB 551.1) plusieurs dispositions traitant spécifiquement de la vidéosurveillance (art. 51a à 51f). L'ordonnance du 29 avril 2009 sur l'utilisation d'appareils de vidéosurveillance lors de manifestations de masse et dans les lieux publics (ordonnance sur la vidéosurveillance, OVid ; RSB 551.332) complète ces dispositions et contient des règles précises et détaillées.

Le Canton de Fribourg a mis en œuvre une législation spécifique à ce thème, avec respectivement la loi du 7 décembre 2010 et l'ordonnance du 23 août 2011 sur la vidéosurveillance (RSF 17.3 et 17.31), d'une dizaine d'articles chacune.

Enfin, les cantons du Jura et de Neuchâtel ont instauré une législation commune *relative à la protection des données et à la transparence*, via une convention intercantonale du 9 mai 2012. Ce texte comprend notamment les règles à suivre en matière de vidéosurveillance. C'est ce modèle que le Conseil d'Etat se propose de suivre.

2.4 Constat et proposition

Ainsi, le Conseil d'Etat propose d'introduire directement dans la LPrD, qui traite déjà cette question, la base légale au sens formel permettant notamment aux entités cantonales et de droit public d'exploiter des installations de vidéosurveillance. Il n'apparaît en effet pas opportun de se doter d'une loi spéciale en la matière. Les communes, dans leur champ de compétence, restent libres de décider si elles veulent ou non se doter d'installations de vidéosurveillance. Le cas échéant, elles doivent adopter un règlement communal leur permettant de le faire.

Le Conseil d'Etat insiste ici sur le fait que la présente modification législative vise essentiellement à clarifier la situation actuelle. Mis à part certains aménagements procéduraux, elle ne change que peu la pratique en cours pour l'installation de vidéosurveillance dissuasive.

Par conséquent, afin de s'assurer que les installations exploitées par l'Etat et les établissements de droit public cantonal soient conformes aux exigences légales, le Conseil d'Etat recommande vivement de fixer dans la loi les conditions de telles installations. Le Conseil d'Etat garde par ailleurs la faculté d'apporter des précisions sur une base réglementaire.

Dans ce cadre renouvelé, le Conseil d'Etat propose en outre de soulager le Préposé du travail répétitif consistant à accorder les décisions d'autorisation en matière de vidéosurveillance, sa compétence en la matière devenant celle d'une instance de conseil permanent et de contrôle.

3 RAPPORT DU PRÉPOSÉ

Comme annoncé en réponse aux observations de la COGES, le Conseil d'Etat se propose de préciser comment assurer le suivi des recommandations du Préposé sans alourdir le fonctionnement du bureau dont il a la charge.

Dès le départ, le Conseil d'Etat a cherché à s'appuyer sur la pratique existante. En ce sens, l'art. 40 LPrD prévoit déjà que le Préposé établit chaque année un rapport d'activités, celui-ci étant public. Un tel instrument permet au Préposé de faire état de sa tâche de surveillance. Le rapport annuel mentionne ainsi les rapports d'audit effectués durant l'exercice écoulé. Il s'agit aujourd'hui d'aller plus loin dans cette direction. L'un des objectifs principaux dudit rapport doit permettre au Préposé de mettre en avant les recommandations émises en cours d'année, avec le suivi qui leur a été donné. C'est en ce sens que le Conseil d'Etat propose de préciser que le rapport annuel traitera spécifiquement des recommandations en question, ainsi que des décisions et recours qui s'en sont éventuellement suivis.

Ce sera là le moyen d'assurer avec efficacité et simplicité le suivi donné aux recommandations du Préposé, qui plus est en leur assurant la visibilité nécessaire.

Dans la même veine, l'art. 36 al. 6 (nouveau) prévoit désormais que les rapports d'audit établis par le Préposé sont communiqués au Président du Conseil d'Etat, ainsi qu'au Président de la Commission de gestion du Grand Conseil. Il s'agit là d'une codification d'une pratique dont l'utilité est avérée.

4 REGISTRE DES FICHIERS

L'art. 19 LPrD dit que le Préposé tient un registre des fichiers qui est public et accessible en ligne.

On l'a vu, par manque de moyens, cette disposition n'a pas encore trouvé application. Outre les ressources humaines désormais en place, il s'agit de créer un environnement juridique qui rende la démarche possible avec des moyens mesurés. C'est en ce sens qu'il faut comprendre l'introduction dans la loi d'un article 21a permettant d'exclure l'introduction dans le futur registre vaudois de certains fichiers sans portée pratique réelle. La démarche est en fait calquée sur le système adopté par nos cantons voisins, à l'exemple de Fribourg, dont elle s'inspire sans la reprendre en l'état :

Loi fribourgeoise du 25 novembre 1994 sur la protection des données (LPrD)

" *Art. 20 b) Exceptions*

[1] N'ont pas à être déclarés, s'ils ne contiennent pas de données sensibles :

a) les fichiers renfermant uniquement des informations accessibles au public ;

b) les fichiers d'enregistrement de la correspondance ;

c) les fichiers d'adresses ;

d) les fichiers de fournisseurs et de clients ;

e) les fichiers qui sont exclusivement des instruments de travail personnels.

[2] En outre, le Conseil d'Etat peut, après avoir pris l'avis de la Commission cantonale de la transparence et de la protection des données, prévoir des exceptions à l'obligation de déclarer pour d'autres catégories de fichiers qui ne présentent manifestement pas de risques pour les droits des

personnes concernées."

5 DROIT DE RECOURS

Le Conseil d'Etat rappelle que le Préposé connaît des recours déposés par un intéressé contre la décision rendue par un responsable de fichier, appelé dans la loi " responsable de traitement ". Dans ce cadre, la pratique a révélé une anomalie. En cas de contestation de la part d'un intéressé contre une décision du responsable d'un fichier, recours est déposé auprès du Préposé qui doit tout d'abord tenter la conciliation. En cas d'échec, le Préposé rend une décision. Curieusement, un recours est alors ouvert, mais seulement en faveur de l'intéressé. Le responsable du fichier ne dispose pas de la qualité de recourir. Il s'agit là d'un manque que le Conseil d'Etat propose ici de corriger.

Avec la présente proposition du Conseil d'Etat, en matière de vidéosurveillance, le Préposé sera en outre doté d'un droit de recours important car généralisé. Il n'agira plus comme passage obligé dans le cadre de la procédure d'autorisation. Il fonctionnera en premier lieu comme autorité de conseil et disposera ensuite d'un droit de recours, toute décision d'autorisation devant lui être transmise. De la sorte, le Préposé sera déchargé de la tâche parfois fastidieuse consistant à prendre toutes les décisions en matière de vidéosurveillance. Et il sera en situation de s'assurer dans la durée des pratiques adoptées en la matière par les autorités publiques.

6 MODIFICATION LÉGALE - COMMENTAIRE ARTICLE PAR ARTICLE

CHAPITRE I But, champ d'application et définitions

Art. 3 Champ d'application :

Al. 2 lit. c bis :

Le canton s'est donné une nouvelle autorité avec la Cour des comptes. La liste des entités soumises à la Loi sur l'information (LInfo) a déjà été complétée de ce fait. Il s'agit d'en faire de même dans la LPrD.

Al 3 lit. c nouveau :

La nouvelle loi fédérale sur le renseignement (LRens), adoptée en référendum par le peuple suisse, prévoit que les données personnelles relevant de cette politique publique sont totalement soumises aux dispositions de la Confédération. Il se justifie donc de les exclure du champ d'application de loi cantonale. Il en va de même des données que l'autorité d'exécution cantonale en matière de renseignement, à savoir la police cantonale, traite de sa propre compétence, en prévention des infractions susceptibles de porter atteinte à la sécurité de l'Etat, lesquelles sont soumises à l'article 2, alinéa 1 de la Loi sur les dossiers de police judiciaire du 1er décembre 1980 (LDPJu).

Dans ses autres activités quotidiennes, hormis celles qu'elle exerce dans le cadre de procédures pénales, il va de soi que la police cantonale reste soumis à la LPrD.

CHAPITRE II Dispositions générales

Art. 16 Procédure d'appel :

La modification apportée à cet article consiste en une précision pour le lecteur, le renvoi à l'article 15 correspondant à la pratique appliquée à ce jour.

CHAPITRE III Fichiers

Art. 21 a Exceptions

Afin d'éviter que le fichier cantonal soit submergé de fichiers sans portée réelle pour les intéressés, des exceptions à l'enregistrement sont prévues dans la loi. Il en va de fichiers ne comportant que des données accessibles au public ou dont la durée de vie est limités dans le temps.

CHAPITRE IV Vidéosurveillance

Art. 22 Principes :

Al. 1 :

Le projet de loi prévoit que les dispositions sur la vidéosurveillance dissuasive s'appliquent aux entités cantonales ou communales, ainsi qu'aux établissements de droit public cantonal et aux personnes morales auxquelles le canton confie des tâches publiques. On parle ici de l'installation de vidéosurveillance, d'une part, sur le domaine public et, d'autre part, sur le " *patrimoine affecté à la réalisation d'une tâche publique*". Cette dernière notion a été préférée à celle de " patrimoine administratif ", car elle permet non seulement d'inclure le patrimoine administratif cantonal et communal, mais aussi le patrimoine des établissements de droit public et des personnes morales de droit privé, pour autant – précisément - qu'il soit affecté à la réalisation d'une tâche publique[1].

L'établissement de droit public se définit comme une unité administrative, séparée de l'administration centrale, à laquelle incombe la réalisation de tâches publiques déterminées. Il peut être soumis au pouvoir hiérarchique de son fondateur. Cependant, plusieurs établissements de droit public disposent de la personnalité juridique ; ils sont alors des personnes morales de droit public au sens de l'article 52 alinéa 2 CC et sont ainsi titulaires de droits et d'obligations (on parle alors d'établissement autonome de droit public). Ils peuvent en principe posséder un patrimoine administratif et un patrimoine financier ainsi que des biens soumis à l'usage commun[2]. L'Université de Lausanne (art. 1er de la loi du 6 juillet 2004 sur l'Université de Lausanne ; RSV 414.11), l'EVAM (art. 9 de la loi du 7 mars 2006 sur l'aide aux requérants d'asile et à certaines catégories d'étrangers ; RSV 142.21) ou l'Hôpital Riviera-Chablais, Vaud-Valais (art. 1er al. 1 de la Convention intercantonale sur l'Hôpital Riviera-Chablais Vaud Valais ; RSV 810.94) sont des exemples des établissements autonomes de droit public. Il s'agit justement d'établir une base légale claire pour ce type de personnes morales dans le présent projet.

Le domaine public comprend l'ensemble des biens de l'Etat qui peuvent être utilisés librement par tout un chacun[3]. Les biens concernés ont ainsi la particularité de ne pas être affectés à une finalité particulière, mais au contraire, générale, et d'être en conséquence ouverts à tous, d'une manière en principe libre, égale et gratuite[4].

Relèvent du patrimoine administratif de l'Etat les biens qui sont *directement**[5]**affectés*à la réalisation d'une tâche publique[6]. En font par exemple partie les immeubles qui abritent les écoles, les hôpitaux, les musées, les bibliothèques et, de manière générale, les établissements publics et les services administratifs de l'Etat[7]. En d'autres termes, il s'agit de l'ensemble des infrastructures destinées à permettre à la fonction publique ou à des institutions de droit public d'exercer les diverses missions qui leur sont imparties[8]. En règle générale, l'Etat est propriétaire des biens en question, mais il peut aussi en être locataire, voire même titulaire d'un droit réel[9].

Il n'est pas opportun de faire une liste exhaustive des endroits pouvant être concernés par ce type de mesure de surveillance, étant donné que chaque situation (de par la configuration du lieu, des intérêts à protéger) est différente par rapport à une autre (des mesures de surveillance autres que la vidéosurveillance pouvant être mises en place).

Quant aux personnes morales de droit privé auxquelles le canton confie des tâches publiques, au sens de l'article 3 alinéa 2 lettre e LPrD, elles sont désormais visées par les articles 22 et suivants du présent projet de loi. Par conséquent, les entités privées exécutant des tâches publiques qui souhaitent installer un système de vidéosurveillance dissuasive doivent le faire dans le respect de la procédure spécifique prévue à cet effet.

Quant aux personnes privées, elles sont soumises à la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD ; RSV 235.1).

Cas particulier :La vidéosurveillance au lieu de travail

On relèvera enfin que, même si cela doit rester l'exception, il n'est pas exclu que des employés de l'Etat soient filmés par des installations de surveillance dans le cadre de leur activité professionnelle. Si le droit fédéral interdit l'utilisation de systèmes destinés à surveiller le comportement des travailleurs à leur poste de travail, ceux nécessaires pour " *d'autres raisons*" que celles visant la surveillance des travailleurs sont admissibles, pour autant qu'ils soient objectivement justifiés par un intérêt légitime prépondérant de l'employeur. Des motifs justificatifs légitimes résident notamment dans les impératifs liés à la sécurité des personnes et des biens ou à la prévention des accidents[10]. Pour autant qu'ils soient dans un rapport de proportionnalité avec le but recherché, des systèmes de surveillance peuvent, en principe, être disposés aux endroits stratégiques[11].

Les règles ci-dessus du droit fédéral s'appliquant aux administrations cantonales et communales (art. 3a de la loi fédérale sur le travail ; RS 822.11), il n'est pas nécessaire de les reprendre expressément dans la loi cantonale. Il en va de même s'agissant des établissements autonomes de droit public, pour autant que leur structure organisationnelle relève du droit public[12].

Al. 1 bis :

Selon le DFJP, la vidéosurveillance des lieux publics vise à maintenir la sécurité et l'ordre public, à prévenir les atteintes à ces biens juridiques et à élucider les infractions. Les biens juridiquement protégés sont la vie, la santé, la liberté, la propriété et le patrimoine (Rapport du DFJP, op. cit., p. 29). Conformément aux indications du DFJP, le projet de loi précise la finalité des installations de vidéosurveillance : éviter d'une part la perpétration d'infractions en un certain lieu (ce qui correspond à la définition même de la vidéosurveillance dissuasive selon l'art. 4 al. 1 ch. 14 LPrD) et, d'autre part, en faciliter la poursuite et la répression.

Al. 2 et 3 :

L'actuel alinéa 2 de cet article, lequel pose l'exigence de base légale formelle, tout comme l'alinéa 3 qui pose la condition de la finalité du traitement, sont supprimés pour être transcrits dans le nouveau dispositif légal.

Al. 5 et 6 :

Ces alinéas sont abrogés. La durée de conservation des images enregistrées est désormais traitée à l'art. 23a. Elle passe de 96 heures à sept jours. Il en va essentiellement de considérations pratiques, le délai de 4 jours pouvant s'avérer particulièrement court, en raison des périodes de congé par exemple.

On notera que les articles 22 et suivants LPrD s'appliquent tant aux systèmes qui enregistrent des images qu'aux systèmes qui ne permettent que de les visualiser en direct. Même s'il n'y a pas d'enregistrement, il y a en effet une atteinte aux droits des personnes.

Art. 22a Autorisation :

Toute installation de vidéosurveillance doit aujourd'hui être préalablement autorisée par le préposé. Il lui appartient ainsi de vérifier que les conditions requises sont réunies (art. 22 à 23e LPrD). A ce jour, l'implication du Préposé dans ce domaine particulier l'a empêché de remplir normalement les autres tâches que la loi lui assigne. Surtout, la pratique a montré qu'il y avait une confusion des rôles entre instances responsables, respectivement de la décision et de son contrôle juridique. C'est pourquoi, le Conseil d'Etat propose sur ce point un changement de procédure.

Avec la solution proposée, la demande doit être déposée par l'entité responsable du traitement auprès de l'autorité compétente, qui varie selon le statut de l'entité concernée. A noter que, compte tenu des intérêts en jeu, il est nécessaire que les modifications subséquentes des installations autorisées obtiennent également l'aval de l'autorité compétente.

Le Préposé peut désormais se voir demander un avis en tant que conseil avant que l'autorité compétente ne statue. Il reçoit en outre une copie de la décision, ce qui lui permet d'agir

subséquemment en tant qu'autorité de recours.

Conformément au principe de transparence (art. 8 LPrD), une liste des installations est d'ores et déjà publiée sur le site Internet de l'Etat de Vaud. Il importe en effet que les citoyens, mais aussi les collaborateurs concernés, puissent se rendre compte des sites qui font l'objet d'une vidéosurveillance.

Art. 22b Autorités compétentes :

L'autorité compétente pour décider de l'installation d'un système de vidéosurveillance varie selon l'entité concernée :

- entité cantonale : Chef du département dont dépend l'entité

commune : Préfet du district

établissement de droit public : organe suprême de l'établissement

personne morale à laquelle le canton a confié des tâches publiques : organe suprême de l'établissement

Art. 22c Recours :

Le Préposé disposera d'un droit de recours qu'il sera en mesure d'exercer en toute connaissance de cause, dès lors qu'il est systématiquement informé des décisions prises en la matière, en application de l'art. 22a al.2.

Pour le reste, les règles en matière de qualité pour agir s'appliquent normalement (art. 75 LPA). A donc également qualité pour recourir le responsable de traitement qui se voit refuser une autorisation d'installer un système de vidéosurveillance.

Les règles générales de procédure de la LPA s'appliquent pour le surplus (Exemple : délai de recours de 30 jours).

Art. 23a Durée de conservation des images :

La durée de conservation passe de 96 heures à sept jours. Il en va essentiellement de considérations pratiques, le délai de 4 jours pouvant s'avérer particulièrement court, en fonction des périodes de congé par exemple. A noter que ce délai de 7 jours constitue un maximum et que les communes qui connaissent le délai de 96 heures dans leur règlement conserveront ce dernier jusqu'à modification éventuelle.

Le délai de cent jours au maximum, en cas d'atteinte aux personnes ou aux biens, correspond au délai de trois mois dans lequel une plainte pénale peut être déposée.

Art. 23b Délégation:

Les installations de vidéosurveillance sont en règle générale exploitées par les autorités elles-mêmes. Il peut toutefois arriver qu'une autorité, tout en restant responsable de l'installation, ait de bonnes raisons de confier l'exploitation d'une installation à un tiers, comme par exemple une société de sécurité. Si ce cas de figure est appelé à rester plutôt exceptionnel, il convient de prévoir expressément la possibilité de le faire. Le responsable du traitement devra respecter les conditions posées par l'article 18 LPrD. Restant responsable, il devra procéder à des contrôles réguliers des conditions d'exploitation. La fréquence ainsi que le type de contrôles devront être déterminés en fonction du risque d'atteinte aux droits de la personnalité.

A noter qu'une telle délégation devra faire l'objet d'une décision d'autorisation, en application des articles 22a et 22b de la présente loi.

En fait, le délégataire sera soumis aux mêmes règles procédurales que l'autorité délégante, par exemple

vis-à-vis de la nécessité de respecter les critères quant à la communication transfrontalière de données.

Art. 23c Autorisation cadre :

Certaines entités peuvent avoir à leur charge la gestion de plusieurs lieux de même type, à soumettre à un système de vidéosurveillance identique. On pense ici essentiellement à la police cantonale qui compte 4 centres de gendarmerie mobile, 30 centres de gendarmerie et 2 brigades du lac. Afin d'éviter la répétition inutile de procédures d'autorisation, un régime d'autorisation de principe peut être mis en place. Dans ce cadre, l'autorité compétente et le Préposé sont systématiquement informés des mesures entreprises par le responsable du traitement. Le Conseil d'Etat règle ce régime particulier au moyen d'un règlement spécifique.

Art. 23d Sécurité des données :

Le responsable du traitement prend les mesures appropriées pour garantir la sécurité des données, soit notamment contre leur perte, leur destruction, ainsi que tout traitement illicite (art. 10 LPrD). Cela implique notamment une destruction automatique des images à la fin du délai légal de conservation (art. 22 al. 5 LPrD), sauf en cas d'utilisation desdites images dans le cadre d'une procédure judiciaire. La journalisation, imposée pour l'accès aux images enregistrées, est le seul moyen permettant de contrôler l'utilisation des systèmes.

Art. 23e Traitement des données :

Le principe de finalité (art. 6 LPrD) implique que les données ne peuvent pas être utilisées dans un autre but que celui pour lequel elles ont été collectées, en l'occurrence éviter la perpétration d'infractions contre des personnes ou des biens.

Section II : Dispositions spéciales

Art. 23f Communes :

Actuellement, toute commune qui désire installer un système de vidéosurveillance dissuasive doit disposer d'un règlement communal l'autorisant à exploiter une telle installation, conformément à l'article 22 alinéa 2 LPrD. Cette pratique est bien ancrée au sein des communes puisqu'elles sont un certain nombre à avoir pris de telles dispositions. Le projet de loi ne prévoit pas de changer les conditions actuelles pour les communes.

L'article 9 du règlement d'application de la LPrD précise le contenu minimum des règlements communaux.

Art. 23g Etablissements scolaires :

Les établissements scolaires présentent une particularité, à savoir que leur gestion immobilière relève des communes, alors que leurs utilisateurs dépendent entièrement du canton. Face à cette dualité, il est prévu ici que l'installation d'un système de vidéosurveillance, après décision de l'autorité communale, requiert l'approbation du Département chargé de la formation.

Art. 23h Etablissements pénitentiaires :

Comme évoqué plus haut, l'installation de systèmes de vidéosurveillance dans les établissements pénitentiaires n'entre pas dans la définition de la vidéosurveillance dissuasive (art. 4 ch.14 LPrD). On doit plutôt parler ici de vidéosurveillance de sécurité. C'est pour cette raison que ce cas est en quelque sorte sorti du régime légal général, une base légale particulière étant mise en place, avec une compétence du Conseil d'Etat pour l'accompagner d'une réglementation ad hoc.

CHAPITRE VI Droits de la personne concernée

Art. 25 Droit d'accès à ses données personnelles :

Il est ici proposé de modifier le titre de l'article, celui-ci donnant lieu à des confusions de la part du public.

Art. 26 a) Délais :

A l'exemple de l'art. 12 LInfo, il est proposé de fixer des délais de réponse au responsable de traitement en cas de demande de consultation de données personnelles.

CHAPITRE VII Procédure

Art. 32b Recours au Préposé et conciliation :

Le droit de recours, suite à une décision du Préposé, est désormais élargi à l'entité responsable du traitement de la base de données mise en cause.

Par ailleurs, au même alinéa 5, le délai de recours passe de 20 à 30 jours, dans un but d'harmonisation, par rapport notamment aux règles de la Loi sur la procédure administrative (LPA).

CHAPITRE VIII Préposé cantonal à la protection des données et à l'information

Art. 35 al.2 Rattachement administratif

Actuellement, le Préposé est rattaché administrativement à la chancellerie d'Etat. Il est proposé de rendre possible d'autres rattachements administratifs, en fonction des circonstances. En effet, celles-ci peuvent conduire à considérer que durant une période donnée, il peut y avoir davantage de synergies et de collaborations avec un département spécifique plutôt qu'avec la chancellerie d'Etat. La modification vise donc à donner la compétence au Conseil d'Etat de déterminer le rattachement administratif du Préposé. Cela n'a bien entendu aucune incidence sur l'indépendance du Préposé.

Art. 36 al.4 et 6 Tâches 1. Surveillance

Il est proposé de mieux fixer dans la loi la procédure à appliquer dans le cadre du travail de surveillance du Préposé. En particulier, il est demandé à l'entité concernée de prendre position par écrit sur les recommandations du Préposé.

Par ailleurs, toujours en vue d'assurer le suivi des recommandations du Préposé, il est prévu de transmettre ses rapports d'audit au Président du Conseil d'Etat, ainsi qu'au Président de la Commission de gestion du Grand Conseil. Il s'agit là de la formalisation d'une pratique établie.

Art. 37 al.1 lit.f 2. Autres tâches

Il s'agit là d'une adaptation du texte légal en lien direct avec la présente révision législative.

Art. 40 Rapport :

Le rapport annuel du Prépose doit aussi constituer le moyen d'informer du suivi des recommandations émises dans l'année. Le rapport étant public, la pratique sera ainsi véritablement communiquée, et donc mieux connue.

CHAPITRE IX Dispositions pénales

Art. 41 Sanctions pénales :

Le nouvel alinéa 3^{bis}crée une base légale formelle qui permet de sanctionner celui qui installe un système de vidéosurveillance sans en avoir préalablement demandé l'autorisation ou qui l'exploite sans en respecter les conditions légales. Vu la teneur des article 1 et 2 de la loi du 19 mai 2009 sur les contraventions (LContr ; RSV 312.11), un renvoi exprès à cette loi n'est pas nécessaire.

CHAPITRE X Dispositions transitoires et finales

Art. 42 Adaptation à la loi :

La mise en conformité des installations de vidéosurveillance exploitées par les autorités communales est déjà intervenue, les modifications prévues par le présent projet de loi n'imposant pas de conditions supplémentaires. C'est la raison pour laquelle l'alinéa 2 est abrogé.

Les installations exploitées par des autorités cantonales et par les établissements de droit public cantonaux doivent quant à elles être mises en conformité. Un délai d'une année paraît à cet égard raisonnable. Concrètement, cela signifie que les entités concernées devront déposer dans le délai imparti une demande d'autorisation auprès de l'autorité compétente, conformément au projet de loi. Il n'y a en revanche pas lieu de prévoir un délai d'adaptation pour les règles concernant la durée de conservation des images, qui sont directement applicables, étant précisé que les communes qui connaissent dans leur règlement le délai actuel (96 heures) conserveront ce dernier jusqu'à modification éventuelle du dit règlement communal.

[1] Pour une définition de la notion de " tâche publique ", cf. EMPL sur la protection des données personnelles, pp. 26 s.

[2] Arrêt du Tribunal fédéral du 15 juin 2011, A_78/2011, consid. 2.3.1 et les références citées.

[3] Moor P., Flückiger A., Martenet V., Droit administratif, volume I, 3ème éd., Berne 2012, p. 15.

[4] Hotelier M.,La réglementation du domaine public à Genève, SJ 2002 II 123, p. 124.

[5] C'est-à-dire par leur utilisation en tant que telle, cf. arrêt du Tribunal fédéral 5A_78/2011, consid. 2.3.1

[6] Arrêt du Tribunal fédéral 5A_78/2011, consid. 2.3.1 ; 1C_312/2010, consid. 3.2 et les références citées ; Hotelier M.,La réglementation du domaine public à Genève, SJ 2002 II 123, p. 126 ; Moor P., Droit administratif, volume III, Berne 1992. p. 321 ; Moor P., Flückiger A., Martenet V., p. 15.

[7] Arrêt du Tribunal fédéral 1C_312/2010, consid. 3.2 et les références citées. .Cf, également, P. Zen-Ruffinen, Droit administratif, 2ème éd., Bâle 2013, p. 212.

[8] Hotelier M.,La réglementation du domaine public à Genève, SJ 2002 II 123, p. 126.

[9] Moor P., op. cit., p. 323 ; P. Zen-Ruffinen, op. cit., p. 212.

[10] Cf. Wyler R., Droit du travail, 2ème éd., Berne 2008, p. 304, pour une liste exemplative des motifs objectifs légitimes.

[11] ATF 130 II 425, consid. 4.4.

[12] Cf. Commentaire de la loi sur le travail et des ordonnances 1 et 2, édité par le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), état : avril 2014, ad art. 2 alinéa 1 lettre a. Cf. également le commentaire de l'art. 3a, où il est précisé que l'ordonnance 3 (laquelle réglemente la vidéosurveillance sur le lieu de travail) s'applique aux administrations cantonales, communales et, par là même aux établissements de droit public.

7 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT MICHEL MIÉVILLE ET CONSORTS – BIG BROTHER DANS VOTRE JARDIN, C'EST POUR DEMAIN ! QUE PENSE FAIRE LE CONSEIL D'ETAT ?

7.1 Rappel du postulat

Texte déposé

Depuis quelques mois, de nouveaux gadgets volants munis de caméras miniatures pouvant être commandés directement depuis les téléphones portables ou les tablettes iPhone sont apparus.

L'acquisition de tels engins volants est simplement réalisée en toute liberté dans les grandes surfaces, leur utilisation ne demandant pas d'autre qualification. Toute personne peut acheter librement de tels objets et les utiliser dans son propre jardin ou dans celui du voisin. Il est simple de survoler les habitations alentours et, en l'occurrence, de violer en toute discrétion la sphère privée de chacun.

L'arrivée de drones ou d'hélicoptères volants munis de petites caméras permet la prise de photos et de films aériens de bonne qualité. Ainsi, nous constatons une violation en toute légalité de la sphère privée de chacun d'entre nous. Sans intention d'interdire ce loisir qui offre d'ailleurs des perspectives d'utilisation dans certaines professions, il est aujourd'hui nécessaire de fixer un cadre adapté qui pose des limites à l'utilisation de ce nouveau gadget.

Dans ce contexte, je demande au Conseil d'Etat :

- *D'étudier dans quelle mesure les drones munis de caméras peuvent être utilisés en centre*
- *De statuer sur l'utilisation de tels objets en dehors de lieux d'habitation.*

7.2 Rapport du Conseil d'Etat

Le texte du postulat Miéville peut être abordé par le biais de deux politiques publiques distinctes, à savoir celle de l'aviation et celle de la protection des données personnelles.

7.2.1 Législation sur l'aviation

D'une manière générale, la politique publique relative à l'aviation échappe à la compétence des cantons. C'est un domaine réservé à la Confédération qui connaît ici une législation quasi complète.

Pour ce qui est des drones, il faut ainsi se référer tout d'abord à la Loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA ; RS 748.0). Son article 57 al. 1 donne au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) la compétence d'édicter des prescriptions concernant les aéronefs.

Sur cette base, il convient de se référer à l'art. 2a de l'ordonnance fédérale du 14 novembre 1973 sur l'aviation (abréviation ; RS 748.01). Cette disposition fait la distinction – s'agissant des aéronefs sans occupant – entre les appareils dépassant les 30 kilos et ceux qui n'atteignent pas ce poids. Les premiers relèvent exclusivement du droit fédéral. Pour les seconds, les cantons peuvent prendre des mesures " *pour réduire les nuisances et le danger auquel personnes et biens sont exposés au sol*".

L'alinéa 3 de ce même article 2a donne toutefois au DETEC la compétence d'édicter les prescriptions de détails. Il en résulte une ordonnance sur les aéronefs de catégories spéciales (OACS ; RS 748.941) du 24 novembre 1994, qui pose les règles de l'air qui s'applique aux drones. A titre d'exemple, il est interdit d'utiliser des modèles réduits d'aéronefs d'un poids compris entre 0,5 et 30 kilos à moins de 100 mètres de rassemblements de personnes autres que les manifestations publiques d'aviation (art. 17 al.2 lit c OACS).

A partir de là, l'art 19 OACS confirme la compétence des cantons d'édicter des prescriptions pour réduire les nuisances ainsi que le danger auxquels personnes et biens sont exposés au sol, toujours à propos des avions sans occupants d'un poids allant jusqu'à 30 kilos. Le Conseil d'Etat a déjà fait usage de cette compétence à trois reprises en 2015, par le biais d'arrêtés interdisant l'usage de drones dans des périmètres à sécuriser à l'occasion de pourparlers internationaux ou de visite d'un chef d'Etat.

S'agit-il aujourd'hui d'aller plus loin ? Le député Miéville s'inquiète notamment dans son développement de l'utilisation d'engins lors de manifestations. Nous avons vu plus haut que la réglementation fédérale traite de ce cas. En matière d'assurance responsabilité civile, l'on retiendra en outre que l'art. 20 OACS oblige les exploitants de drones à conclure une police d'une somme d'1 million de francs au moins. Lors de l'utilisation de son engin, l'exploitant doit en outre se munir de l'attestation d'assurance. A partir de là, le Conseil d'Etat ne voit pas à ce jour de raison d'intervenir au plan légal. Il restera toutefois attentif aux développements des pratiques qui pourraient

être adoptées par les usagers, en fonction des progrès techniques éventuellement encore à venir.

7.2.2 Législation sur la protection des données personnelles

Ce dont s'inquiète ensuite - et surtout - le député Miéville, c'est de l'usage de drones qui peuvent violer la sphère privée de tout un chacun. Sur ce point, il convient également de s'en référer à une loi fédérale, à savoir la Loi fédérale sur la protection des données (LPD ; RS 235.1) du 19 juin 1992.

Le traitement de données personnelles par des particuliers entre dans le cadre de cette loi, et plus particulièrement dans le champ de compétences du Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (PFPDT).

Ainsi, les données collectées par des caméras installées sur des drones civils ne font pas exception. Le PFPDT a traité ce sujet dans son rapport d'activité 2009-2010. En bref, il n'existe à ce jour aucune disposition spécifique aux drones en matière de protection des données. Ce sont dès lors les principes généraux de la loi fédérale sur la protection des données (LPD) qui s'appliquent ainsi que, par analogie, ce qui est prévu en matière de vidéosurveillance effectuée par des particuliers. Dans ce cadre, la Préposée cantonale à la protection des données distingue les trois situations suivantes :

- les personnes ne sont pas reconnaissables : il n'y a pas de collecte de données personnelles et la situation est assimilable à celle des webcams ;
- la caméra filme des tierces personnes reconnaissables sur un domaine privé (p.ex. jardin du voisin) : il s'agit d'une atteinte illicite à la personnalité des personnes concernées à moins qu'elles aient donné leur consentement, ce qui implique qu'elles aient été suffisamment informées au préalable (les autres principes généraux de la LPD doivent en outre être respectés : proportionnalité, finalité, etc...) ;
- la caméra filme des tierces personnes reconnaissables sur le domaine public : le consentement doit également être demandé. Même si on arrivait à l'obtenir de toutes les personnes concernées, se pose encore la question de la vidéosurveillance du domaine public par des particuliers, qui est en principe interdite.

A défaut du consentement mentionné, le droit fédéral s'applique, en particulier l'art. 15 LPD qui prévoit, en application des art. 28, 28a et 28l du Code civil suisse, que le traitement des données litigieuses soit interdit ou que les données soient rectifiées ou détruites.

Le dispositif légal ne paraît pas, à ce stade, requérir une intervention cantonale, étant précisé que le Préposé cantonal à la protection des données suivra là aussi attentivement les développements qui pourraient survenir sur le terrain.

7.2.3 Positionnement de la Confédération

Dans un rapport intitulé " **les drones en Suisse**, un nouveau défi ", du 7 février 2016, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est parvenu au même type de conclusions : il n'y a pas lieu aujourd'hui à modification de la législation suisse, la Confédération devant rester très attentive aux développements technologiques et à l'évolution de la réglementation internationale. Depuis la publication de ce rapport, les esprits paraissent toutefois évoluer. La presse nationale s'est faite l'écho de la volonté nouvelle de l'OFAC de procéder à un enregistrement des drones. Interpellé à ce sujet, l'office répond qu'il étudie les développements techniques et législatifs avant de présenter un projet. Très clairement, l'on a affaire à une matière nouvelle, mouvante, qui devrait requérir des adaptations législatives, y compris au niveau cantonal. Il s'agit toutefois d'attendre les développements prochains de la jurisprudence et de la législation fédérale.

8 CONSEQUENCES

8.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

Néant.

8.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

Néant.

8.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et éc

Néant.

8.4 Personnel

Néant.

8.5 Communes

Le présent projet confirme le principe selon lequel un règlement communal doit servir de base légale en vue de l'installation d'un système de vidéosurveillance. A partir de là, les règles légales cantonales constituent les conditions minimales à observer par les communes.

Pour le reste, le présent projet attribue désormais aux préfets la compétence en matière d'autorisation pour l'installation de système de vidéosurveillance par les communes.

8.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

Néant.

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

Néant.

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

Néant.

8.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

8.10 Incidences informatiques

Néant.

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

Néant.

8.12 Simplifications administratives

¿Avec le changement de procédure proposé en matière d'autorisation d'installations de vidéosurveillance, le Préposé sera déchargé d'un régime de décision systématique et pourra déployer plus largement son expertise dans le cadre de sa tâche de conseil et de surveillance vis-à-vis des entités qui exploitent des fichiers contenant des données personnelles.

8.13 Protection des données

Le présent projet tend à une consolidation du système cantonal en matière de protection des données.

8.14 Autres

Néant.

9 CONCLUSION

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

- d'adopter le projet de loi modifiant la loi du 11 septembre 2007 sur la protection des données personnelles ;
- d'approuver le rapport du Conseil d'Etat sur le postulat Michel Miéville et consorts – Big Brother dans votre jardin, c'est pour demain ! Que pense faire le Conseil d'Etat.

Texte actuel

Chapitre I But, champ d'application et définitions

Art. 3 Champ d'application

[1] La présente loi s’applique à tout traitement de données des personnes physiques ou morales.

[2] Sont soumis à la présente loi les entités suivantes :

a. le Grand Conseil ;
b. le Conseil d’Etat et son administration ;
c. l'Ordre judiciaire et son administration ;
d. les communes, ainsi que les ententes, associations, fédérations, fractions et agglomérations de communes ;
e. les personnes physiques et morales auxquelles le canton ou une commune confie des tâches publiques, dans l'exécution desdites tâches.

Projet

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 11 septembre 2007 sur la protection des données personnelles

du 7 juin 2017

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décrète

Article premier

[1] La loi du 11 septembre 2007 sur la protection des données personnelles est modifiée comme il suit :

Chapitre I

Art. 3

[1] Sans changement.

[2] Sont soumises à la présente loi les entités suivantes :

a. sans changement

b. sans changement

c. sans changement

cbis la Cour des comptes (nouveau)

d. sans changement

e. sans changement

Texte actuel	Projet
[3] La présente loi ne s'applique pas :	[3] La présente loi ne s'applique pas :
a. aux délibérations du Grand Conseil et des conseils généraux et communaux ;	a. Sans changement
b. aux procédures civiles, pénales ou administratives.	b. Sans changement
	c aux données personnelles traitées en application de la loi fédérale sur le renseignement (nouveau) et de l'article 2, alinéa 1 de la loi sur les dossiers de police judiciaire.
Chapitre II Dispositions générales	**Chapitre II**
Art. 16 Procédure d'appel	**Art. 16 Procédure d'appel**
[1] Les données peuvent être rendues accessibles au moyen d'une procédure d'appel entre les entités soumises à la loi. Les données sensibles ou les profils de la personnalité ne peuvent être rendus accessibles au moyen d'une procédure d'appel que si une loi au sens formel ou un règlement le prévoit.	[1] Les données peuvent être rendues accessibles au moyen d'une procédure d'appel entre les entités soumise à la loi aux conditions de l'article 15. Les données sensibles ou les profils de la personnalité ne peuvent être rendus accessibles au moyen d'une procédure d'appel que si une loi au sens formel ou un règlement le prévoit.
[2] Les données ne peuvent être rendues accessibles à des personnes privées au moyen d'une procédure d'appel que si une loi au sens formel ou un règlement le prévoit. Les données sensibles ou les profils de la personnalité ne peuvent être rendus accessibles que si une loi au sens formel le prévoit expressément.	[2] Sans changement.
Chapitre III Fichiers	**Chapitre III**
	Art. 21a Exceptions (nouveau)
	[1] N'ont pas à être déclarés, s'ils ne contiennent pas de données sensibles ou ne constituent pas un profil de la personnalité :
	a. les fichiers renfermant uniquement des informations accessibles au public ;
	b. les fichiers d'enregistrement de la correspondance ;
	c. les fichiers d'adresses ;
	d. les fichiers éphémères dont la durée de vie n'excède pas un an.

Texte actuel	Projet
Chapitre IV Vidéosurveillance	**Chapitre IV**
	SECTION I DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET PROCÉDURE D'AUTORISATION (NOUVEAU)
Art. 22 Conditions	**Art. 22 Principes**
[1] Un système de vidéosurveillance dissuasive peut être installé sur le domaine public ou le patrimoine administratif cantonal ou communal, moyennant le respect des principes et prescriptions de la présente loi.	[1] Les entités citées à l'art. 3 al. 2 peuvent installer un système de vidéosurveillance dissuasive, avec ou sans système d'enregistrement, sur le domaine public ou leur patrimoine affecté à la réalisation d'une tâche publique, moyennant le respect des principes et prescriptions de la présente loi.
	[1bis] Les buts d'un système de vidéosurveillance dissuasive sont de garantir la sécurité des personnes et des biens, d'éviter la perpétration d'infractions sur un certain lieu et de contribuer à la poursuite et à la répression d'infractions.
[2] Seule une loi au sens formel peut autoriser l'installation d'un système de vidéosurveillance.	[2] Abrogé.
[3] Les images enregistrées par le système de vidéosurveillance ne peuvent être utilisées qu'aux fins fixées dans la loi qui l'institue.	[3] Abrogé.
[4] L'installation du système de vidéosurveillance doit constituer le moyen le plus adéquat pour atteindre le but poursuivi. Toutes les mesures doivent être prises pour limiter les atteintes aux personnes concernées.	[4] Sans changement.
[5] La durée de conservation des données ne peut excéder 96 heures, sauf si la donnée est nécessaire à des fins de preuves, ceci conformément à la finalité poursuivie par le système de vidéosurveillance.	[5] Abrogé.
[6] L'installation de vidéosurveillance doit être préalablement autorisée par le Préposé.	[6] Abrogé.
[7] Le Conseil d'Etat précise les conditions précitées.	[7] Sans changement.

Texte actuel	Projet
	Art. 22a Autorisation (nouveau)
	[1] Préalablement à son exploitation, l'installation de vidéosurveillance doit faire l'objet d'une demande d'autorisation du responsable du traitement. Il en va de même pour toute modification ultérieure du système.
	[2] L'autorité compétente peut demander l'avis du Préposé avant de statuer. Le Préposé reçoit une copie de la décision.
	[3] Si un système ne remplit plus les conditions légales, l'autorisation est retirée.
	[4] Le Préposé publie une liste des installations de vidéosurveillance dissuasive qui ont été autorisées.
	[5] Le Conseil d'Etat précise dans un règlement la procédure d'autorisation.
	Art. 22b Autorités compétentes (nouveau)
	[1] Lorsque la demande émane d'une entité cantonale, l'autorité compétente est le chef du département dont dépend l'entité concernée.
	[2] Lorsque la demande émane d'une entité communale, l'autorité compétente est le préfet du district.
	[3] Lorsque la demande émane d'un établissement de droit public cantonal ou d'une personne morale à laquelle le canton a confié des tâches publiques, l'autorité compétente est l'organe suprême de l'établissement.
	Art. 22c Recours (nouveau)
	[1] Le Préposé a la qualité pour recourir contre une décision d'autorisation auprès du Tribunal cantonal.
	[2] Le responsable du traitement a la qualité pour recourir contre une décision de refus d'autorisation auprès du Tribunal cantonal.

Texte actuel	Projet
	Art. 23a Durée de conservation des images (nouveau)
	[1] A moins qu'une autorité n'ordonne leur conservation dans le cadre d'une procédure pénale, les images enregistrées doivent être détruites automatiquement après un délai de sept jours, ou en cas d'atteinte aux personnes ou aux biens, après cent jours au maximum.
	Art. 23b Délégation (nouveau)
	[1] L'exploitation d'une installation de vidéosurveillance peut être déléguée à un tiers aux conditions de l'article 18.
	[2] La délégation fait l'objet d'une décision d'autorisation en application de la procédure prévue aux articles 22a et 22b.
	[3] Le responsable du traitement procède à des contrôles réguliers afin de s'assurer que les conditions légales sont respectées.
	Art. 23c Autorisation cadre (nouveau)
	[1] Si les besoins spécifiques d'une entité mentionnée à l'article 3, alinéa 2, lettres a à cbis le justifient, l'autorité compétente peut délivrer une autorisation de principe, dite autorisation cadre, permettant à l'entité bénéficiaire d'installer et d'exploiter, aux conditions définies par l'autorisation cadre, plusieurs installations de vidéosurveillance.
	[2] Pour toute installation d'un système de vidéosurveillance, l'entité cantonale au bénéfice d'une autorisation cadre en informe l'autorité compétente et le Préposé.
	[3] Le Conseil d'Etat précise dans un règlement les conditions d'octroi d'une autorisation cadre.

Texte actuel

Projet

Art. 23d Sécurité des données (nouveau)

[1] Le responsable du traitement prend les mesures de sécurité appropriées afin de protéger les données enregistrées ou en transfert sur les réseaux informatiques et d'éviter tout traitement illicite de celles-ci. Il limite notamment l'accès aux données et aux locaux qui les contiennent.

[2] Il doit installer et maintenir un système de journalisation automatique permettant de contrôler les accès aux images.

Art. 23e Traitement des données (nouveau)

[1] L'accès aux images est limité aux personnes désignées par le responsable de traitement, ainsi qu'à celles qui peuvent se prévaloir d'un droit d'accès à leurs propres données, au sens du chapitre VI.

[2] Le responsable de traitement définit la procédure à suivre pour les opérations techniques de gestion des systèmes et des données informatiques liées à la vidéosurveillance.

[3] En vue d'obtenir des moyens de preuve, les images enregistrées peuvent être analysées en cas de dénonciation pénale, de plainte pénale ou d'indices concrets de la commission d'un acte pénalement punissable.

[4] Le responsable du traitement ne peut transmettre les images enregistrées qu'aux autorités chargées de poursuivre l'infraction pénale.

SECTION II DISPOSITIONS SPÉCIALES (NOUVEAU)

Art. 23f Communes (nouveau)

[1] Outre le respect des conditions posées à la section précédente, l'installation d'un système de vidéosurveillance sur le domaine public et le patrimoine affecté à la réalisation d'une tâche publique communale ou intercommunale nécessite l'adoption d'un règlement communal ou intercommunal.

[2] Les images enregistrées par le système de vidéosurveillance ne peuvent être utilisées que selon les modalités, aux conditions et aux fins fixées dans le règlement qui l'institue.

Texte actuel	Projet
	[3] Ce règlement ne peut déroger aux conditions minimales fixées par la loi.
	Art. 23g Etablissements scolaires (nouveau)
	[1] L'installation d'un système de vidéosurveillance dans ou aux abords immédiats d'un établissement scolaire communal ou intercommunal nécessite, outre l'autorisation prévue à l'article 22a, l'approbation du département chargé de la formation.
	Art. 23h Etablissements pénitentiaires (nouveau)
	[1] Les établissements pénitentiaires peuvent installer un système de vidéosurveillance de sécurité. [2] Le Conseil d'Etat fixe les conditions à respecter quant à l'exploitation d'un système de vidéosurveillance de sécurité. [3] Au surplus, les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas à la vidéosurveillance dans les établissements pénitentiaires.
Chapitre VI Droits de la personnes concernée	**Chapitre VI**
Art. 25 Consultation des fichiers	**Art. 25 Droit d'accès à ses propres données**
[1] Toute personne a, en tout temps, libre accès aux données la concernant.	[1] Sans changement.
[2] Elle peut également requérir du responsable du traitement la confirmation qu'aucune donnée la concernant n'a été collectée.	[2] Sans changement.
[3] La personne qui fait valoir son droit doit justifier de son identité.	[3] Sans changement.
[4] Nul ne peut renoncer par avance au droit d'accès.	[4] Sans changement.
	Art. 26a Délais (nouveau)
	[1] Le responsable de traitement répond dans les trente jours à compter de la date de réception de la demande par l'entité concernée.

Texte actuel	Projet
Chapitre VII Procédure	**Chapitre VII**
Art. 32 b) Recours au Préposé et conciliation	**Art. 32** b) Recours au Préposé et conciliation
[1] Dès qu'il est saisi du recours, le Préposé le notifie au responsable du traitement.	[1] Sans changement.
[2] Le Préposé tente la conciliation afin d'amener les parties à un accord. Il dispose à cet effet des moyens décrits à l'article 38 de la présente loi.	[2] Sans changement.
[3] Si la conciliation aboutit, l'affaire est classée.	[3] Sans changement.
[4] En cas d'échec de la conciliation, le Préposé rend une décision qu'il notifie au responsable du traitement et à l'intéressé.	[4] Sans changement.
[5] L'intéressé peut recourir au Tribunal cantonal dans un délai de 20 jours dès la notification.	[5] Le responsable du traitement et l'intéressé peuvent recourir au Tribunal cantonal dans un délai de 30 jours dès la notification.
Chapitre VIII Préposé cantonal à la protection des données et à l'information	**Chapitre VIII**
Art. 35 Statut et rattachement	**Art. 35**
[1] Le Préposé exerce son activité de manière indépendante.	[1] Sans changement.
[2] Il est rattaché administrativement à la Chancellerie.	[2] Le Conseil d'Etat décide de son rattachement administratif.
[3] Le Préposé est tenu au secret de fonction.	[3] Sans changement.
Art. 36 Tâches 1. Surveillance	**Art. 36**
[1] Le Préposé surveille l'application des prescriptions relatives à la protection des données.	[1] Sans changement.
[2] A cette fin, il dispose des moyens prévus à l'article 38 de la présente loi.	[2] Sans changement.
[3] S'il estime que les prescriptions sur la protection des données ont été violées, le Préposé transmet une recommandation à l'entité concernée, en vue de modifier ou cesser le traitement concerné.	[3] Sans changement.
[4] Si la recommandation du Préposé n'est pas suivie, ce dernier peut porter	[4] L'entité concernée prend position par écrit. Si la recommandation du

Texte actuel	Projet
l'affaire devant le département ou l'entité concernée, pour décision.	Préposé n’est pas suivie, ce dernier peut porter l’affaire devant le département ou l’entité concernée, pour décision.
[5] Le Préposé peut recourir contre la décision rendue conformément à l'alinéa précédent, ainsi que contre la décision rendue par l'autorité compétente (article 30). La loi sur la juridiction et la procédure administratives est applicable.	[5] Le Préposé peut recourir contre la décision rendue conformément à l'alinéa précédent, ainsi que contre la décision rendue par l'autorité compétente (article 30). La loi sur la procédure administratives est applicable.
	[6] Les rapports d’audit établis par le Préposé en application des dispositions qui précèdent sont communiqués au Président du Conseil d’Etat et au Président de la Commission de gestion du Grand Conseil.
Art. 37 2. Autres tâches	**Art. 37**
[1] Outre la surveillance mentionnée ci-dessus, le Préposé :	[1] Outre la surveillance mentionnée ci-dessus, le Préposé :
a. promeut la protection des données dans le canton ;	a. Sans changement
b. informe les responsables de traitement sur les exigences posées en matière de protection des données ;	b. Sans changement
c. renseigne les personnes concernées sur les droits découlant de la présente loi ;	c. Sans changement
d. est consulté lors de l’élaboration de loi, règlement, directive ou autre norme impliquant le traitement de données personnelles ;	d. Sans changement
e. intervient, sur demande des responsables de traitement ou des personnes concernées, afin de résoudre des questions soumises à la présente loi, le recours prévu aux articles 30 à 33 de la présente loi étant réservé ;	e. Sans changement
f. est informé des projets relatifs à l'installation de systèmes de vidéosurveillance et donne son accord à la mise en fonction, conformément à l'article 22 de la présente loi ;	f. peut être consulté sur les projets relatifs à l’installation de systèmes de vidéosurveillance et dispose en cette matière d’un droit de recours, conformément aux articles 22 et suivants de la présente loi ;
g. tient à jour le Registre des fichiers institué à l’article 19 de la présente loi ;	g. Sans changement
h. collabore avec les autres autorités compétentes en matière de protection des données des autres cantons, de la Confédération ou de l'étranger.	h. Sans changement

Texte actuel	Projet
[2] En outre, le Préposé connaît des recours prévus à l'article 31 de la présente loi.	[2] Sans changement.
Art. 40 Rapport	**Art. 40**
[1] Le Préposé établit chaque année un rapport d'activité.	[1] Sans changement.
[2] Ce rapport est public.	[2] Ce rapport est public. Il renseigne notamment sur les recommandations prévues à l'article 36 alinéa 3 adressées dans l'année et, le cas échéant, sur les démarches entreprises par le Préposé en application de l'article 36 alinéa 4 et 5.
[3] Le Préposé peut établir, en tout temps, un rapport spécial, d'office ou sur demande du Grand Conseil ou du Conseil d'Etat.	[3] Sans changement.
Chapitre IX Dispositions pénales	**Chapitre IX**
Art. 41 Violation du devoir de discrétion	**Art. 41**
[1] Toute personne ayant révélé intentionnellement, d'une manière illicite, des données personnelles ou sensibles qui ont été portées à sa connaissance dans l'exercice de sa fonction, sera punie d'une amende.	[1] …
[2] Est passible de la même peine la personne ayant révélé intentionnellement, d'une manière illicite, des données personnelles ou sensibles portées à sa connaissance dans le cadre des activités qu'elle exerce pour le compte de personnes soumises à l'obligation de garder le secret.	[2] Sans changement.
[3] L'obligation de discrétion persiste au-delà de la fin des rapports de travail.	[3] Sans changement.
	[3bis] Celui qui met en place une installation de vidéosurveillance sans en avoir au préalable demandé l'autorisation ou qui exploite une installation de vidéosurveillance sans en respecter les conditions légales sera puni de l'amende.
[4] Le droit pénal fédéral est réservé.	[4] Sans changement.

Texte actuel	Projet
Chapitre X Dispositions transitoires et finales	**Chapitre X**
Art. 42 Adaptation à la loi	**Art. 42**
[1] Tout traitement des données doit se conformer à la présente loi, notamment en matière de légalité, dans les cinq ans suivant son entrée en vigueur.	[1] Tout traitement des données doit se conformer à la présente loi, notamment en matière de légalité, dans les cinq ans suivant son entrée en vigueur.
[2] Tout système de vidéosurveillance existant doit se conformer aux articles 22 et 23 de la présente loi dans un délai de trois ans suivant son entrée en vigueur.	[2] Abrogé.
	[3] Tout système de vidéosurveillance dissuasive installé par les entités cantonales, les établissements de droit public, et les personnes morales auxquelles le canton a confié des tâches publiques, doit se conformer aux dispositions du chapitre IV de la présente loi dans un délai d'un an suivant l'entrée en vigueur de la loi du xxx modifiant la loi du 11 septembre 2007 sur la protection des données personnelles ; toutefois, les règles relatives à la durée de conservation des images sont immédiatement applicables.
	[4] Toute modification d'un système de vidéosurveillance communal, autorisé avant l'entrée en vigueur de la loi du **xxx**modifiant la loi du 11 septembre 2007 sur la protection des données personnelles, est soumise à la procédure d'autorisation prévue au chapitre IV de la présente loi.
Art. 43 Registre des fichiers	**Art. 43 Abrogé**
[1] Dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi, les responsables du traitement annoncent les fichiers au Préposé.	[1] Abrogé.
[2] Le Registre du fichier est établi dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.	[2] Abrogé.

Texte actuel

Projet

Art. 2

[1] Les demandes d’autorisations déposées avant l’entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant la présente loi, et pour lesquelles une décision d’autorisation n’a pas encore été rendue, sont soumises à la procédure des articles 22 et suivants de la loi du 11 septembre 2007 sur la protection des données personnelles.

Art. 3

[1] Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi. 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 7 juin 2017.

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

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

DECEMBRE 2017 RC-380

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

Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 11 septembre 2007 sur la protection des données personnelles et

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Michel Miéville et consorts - Big Brother dans votre jardin, c'est pour demain ! Que pense faire le Conseil d'Etat

1. PREAMBULE

La commission nommée pour traiter l'objet cité en titre s'est réunie le 24 août 2017 à Lausanne.

La commission était composée de Mmes Valérie Schwaar, Anne-Laure Botteron, ainsi que de MM. Philippe Germain, Alain Bovay, Aurélien Clerc, Claude Schwab, Philippe Ducommun, Michel Miéville, François Pointet, Yvan Luccarini et le soussigné, président-rapporteur.

Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines – DIRH, était également présente. Elle était accompagnée de M. Vincent Grandjean, Chancelier d'Etat et de M. Eric Golaz, Conseiller juridique à la chancellerie.

Le secrétariat était assuré par Madame Fanny Krug, secrétaire de commissions parlementaires.

2. PRESENTATION DE L'EMPL – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Il s'agit d'une réforme préalable à une révision plus conséquente et nécessaire de la loi cantonale sur la protection des données personnelles (LPrD) pour s'adapter à la prochaine révision de la loi fédérale sur la protection des données (ci-après la loi fédérale).

La présente réforme répond à trois préoccupations :

- Mettre en place un registre des fichiers et un suivi des recommandations en matière de protection des données. Le Conseil d'Etat donne suite à cette recommandation formulée par la COGES, notamment en renforçant les ressources humaines de la protection des données.
- Doter le canton d'une base légale permettant l'installation de vidéosurveillance. Aujourd'hui, des systèmes de vidéosurveillance sont installés dans certains bâtiments de l'Etat mais sans s'appuyer sur une base légale estimée suffisante par la protection des données.
- Alléger les tâches du Préposé à la protection des données, notamment par rapport au préavis des installations dans les communes (compétence transmise aux préfectures).

Il s'agit de solidifier l'architecture légale de l'Etat, notamment en matière de vidéosurveillance, pour ses propres besoins. La protection des données voit ainsi ses moyens d'intervention renforcés, ainsi qu'un allégement des tâches en matière d'installation de vidéosurveillance par les communes.

La réforme plus approfondie de la LPrD sera présentée au Grand Conseil en 2019 et donnera lieu à une consultation publique. On assiste en Europe à un mouvement clair vers un renforcement de la protection des données (après un mouvement qui privilégiait la transparence). Dans ce domaine, la Suisse s'est liée à l'Union Européenne, au Conseil de l'Europe et à l'espace Schengen.

La Confédération va reprendre dans le droit suisse les révisions des réglementations de ces trois ordres et les cantons devront aussi s'y conformer. La réforme posera des questions de matière et pourrait avoir des incidences institutionnelles (nature de la fonction de Préposé cantonal à la protection des données et son rattachement). La protection des données cantonale concerne le service public vaudois et non pas le secteur privé dans le canton; le canton a des compétences subsidiaires, le droit fédéral prime.

Quant à l'aspect des drones, la question est examinée ici sous l'angle de la protection des données. Il y aura probablement à l'avenir une règlementation fédérale en matière d'aviation civile avec des règles sur les drones.

3. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

2. Vidéosurveillance

2.1 Situation actuelle

Si on pourrait imaginer que les services de l'Etat fassent de la vidéosurveillance avec des drones dans certaines zones, cette possibilité n'est pas à l'ordre du jour. S'agissant de vidéosurveillance dissuasive et dès lors que les drones ne sont pas « installés » à proprement parlé (ils sont mobiles), les règles de la vidéosurveillance actuelles empêchent d'imaginer des caméras mobiles. Une vidéosurveillance est attribuée à un périmètre bien déterminé. La protection des données s'opposerait à un drone mobile dont le champ de vidéosurveillance serait élastique et elle gagnerait devant les tribunaux.

La législation actuelle ne permet pas à une autorité de faire de la vidéosurveillance dissuasive sans une autorisation, même pour une Commune lors d'une manifestation. Si une autorisation était donnée, il y aurait un recours et la jurisprudence actuelle ne le permet pas.

S'agissant de la possession et de l'usage de drones, par la police cantonale et d'autres entités, les informations suivantes sont transmises en réponse aux questions de plusieurs commissaires:

- Il n'est pas interdit de disposer d'un drone pour monitorer la gestion d'un accident ou celle d'un événement par exemple, ou dans le cadre de la conduite d'un exercice de sécurité; il ne s'agit pas là de vidéosurveillance dissuasive au sens de l'art. 22 al. 1bis de la loi (le but n'est pas de prévenir la commission d'infractions). Par contre son usage est soumis à la loi fédérale, aux principes généraux de la protection des données et aux règles de la police cas échéant. La police est aussi tenue de renseigner un particulier qui en ferait la demande, sur l'usage de ce drone et s'il sert à autre chose, il existe des possibilités de le contester.
- Par contre, une autorité cantonale et communale ne peut pas utiliser un drone pour contourner la législation. Cela violerait la LPrD (si elle ne suit pas la procédure) et la loi fédérale sur la protection des données. Concrètement, si la police avait l'idée de faire usage d'un drone dans le cadre d'une manifestation autorisée, à des fins dissuasives (art. 22 al. 1bis LPrD), elle serait soumise à la loi et devrait demander une autorisation. Compte tenu du texte de la loi proposé, il est difficile d'imaginer que cette autorisation lui soit accordée. A noter le terme « installation » de vidéosurveillance dans la loi qui renvoie à quelque chose de fixe, précisément.
- Il est possible que des communes disposent de drones pour surveiller un événement lié à la culture des champs par exemple. Si une personne se fait filmer par le drone, elle peut interpeller le Préposé fédéral pour s'assurer qu'elle n'est pas reconnaissable.
- Quant à l'armée, elle est soumise à la loi fédérale sur la protection des données. S'il s'agit de contrôler des frontières, on est en-dehors de la vidéosurveillance dissuasive au sens de l'art. 22 al. 1 bis de la loi.
- Il n'y a pas de vide juridique ; une protection des données existe quel que soit l'usage qu'on peut faire d'un drone.

La question de la définition et du champ d'application de la vidéosurveillance (y compris si c'est le lieu ou l'entité qui s'applique) doit être clarifiée. Par exemple, quelle loi s'applique dans le cas d'une volonté d'utiliser un drone pour surveiller un événement : la loi cantonale sur la protection des données personnelles ou les règles fédérales sur la protection des données. Dans les deux cas la protection des données est assurée, mais elle ne l'est pas de la même manière (la loi cantonale soumet cet usage à une procédure d'autorisation). Si la vidéosurveillance pour surveiller un événement entre dans la définition de la vidéosurveillance au sens de l'art. 22 LPrD, il sera clarifié auprès de l'administration qu'une autorisation préfectorale sera nécessaire.

2.2 Système légal vaudois

Le « responsable du traitement » est défini à l'art. 4, al. 1 LPrD: « personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou tout autre organisme qui, seul ou conjointement avec d'autres, détermine le contenu, ainsi que les finalités du fichier ».

3. Rapport du Préposé

Le Préposé disposera de la même latitude que la Cour des comptes avec une procédure de suivi des recommandations. Les recommandations doivent être suivies de réponses écrites. Ces dernières feront l'objet d'un rapport transmis aux autorités sur le suivi donné aux recommandations, avec cas échéant l'indication pour quel motif il n'a pas été donné suite et dans quel délai il est prévu d'y donner suite. Il est aussi attendu du Préposé qu'il développe l'outil de la recommandation (qu'il provoque une décision comme le prévoit l'art. 36, al. 4 LPrD[1]). Il s'agit d'un mélange entre le système de la Cour des comptes et celui du Contrôle cantonal des finances. L'une des finalités du projet est d'enlever une partie du travail du Préposé (autorisations en matière de vidéosurveillance) afin qu'il ait plus de temps à disposition, notamment pour faire le travail qui vient d'être décrit.

6. Modification légale – commentaire article par article

Chapitre III Fichiers

Art 21 a Exceptions

L'exception pour des « fichiers ne comportant que des données accessibles au public » prête à confusion. Il est délicat de faire une exception pour des fichiers constitués de données accessibles au public par ailleurs (par exemple un fichier de personnes). Il faudrait limiter l'exception à des fichiers qui existent en tant que tels et accessibles au public. Mais les exceptions prévues ne concernent pas les fichiers contenant des données sensibles ou constituant un profil de la personnalité (art. 21a, al. 1). Dans la législation sur la protection des données, un profil de personnalité existe déjà avec la juxtaposition d'une identité et de son adresse. Dès qu'il y a un profil de personnalité, les règles protectrices deviennent celles des données sensibles. Si des données accessibles au public dans différents endroits sont agrégées dans un fichier, le fichier doit être rendu public, sinon le fichier doit être déclaré. L'enjeu ici est de faire connaître à la population l'existence de fichiers contenant des données personnelles dans l'administration. Il s'agit ici de réglementer la publication des fichiers pour améliorer la transparence sur l'existence des fichiers.

Par exemple, la liste des députés est un fichier qui n'a pas à être déclaré (il est public). Si on ajoute à ce fichier les déclarations d'intérêts (données publiques qui ne sont pas dans le même fichier), ce fichier devrait être déclaré (il s'agit d'un profil de personnalité). La définition du fichier est très large.

Chapitre IV Vidéosurveillance

Art. 22b Autorités compétentes

S'agissant du transfert de la compétence en matière d'autorisation du Préposé au Préfet, les préfets ont été consultés et ont donné leur accord moyennant une formation idoine. Cette formation sera donnée par la Préposée afin que les préfets puissent acquérir les compétences nécessaires à élaborer une vraie décision, décision qui se fera sous le contrôle de la Préposée qui a un droit de recours. Aucun préfet n'a mis en avant une éventuelle surcharge de travail qu'impliquerait ce transfert de compétence.

[1] Si la recommandation du Préposé n'est pas suivie, ce dernier peut porter l'affaire devant le département ou l'entité concernée, pour décision.

Art. 23b Délégation

Un commissaire demande s'il est bien raisonnable, dans le cas d'une délégation de l'exploitation d'une installation à un tiers, de lui confier la responsabilité de la sécurité des données qu'il traite (art. 18, al.2 LPrD), alors que l'art. 10 dispose que « le responsable du traitement prend les mesures appropriées pour garantir la sécurité des fichiers et des données personnelles, soit notamment contre leur perte, leur destruction, ainsi que tout traitement illicite ». Il lui est répondu que le responsable du traitement doit s'assurer que le tiers respectera les règles. Sa responsabilité sera de mandater un tiers responsable qui respectera les règles. Le Préfet devra vérifier que le tiers peut assurer la même qualité de travail que l'autorité qui délègue avant de délivrer l'autorisation (l'autorisation porte aussi sur la délégation). A la question de savoir s'il est raisonnable de déléguer ce type de tâche à des tiers, il est répondu que l'autonomie communale s'appliquera. La possibilité de déléguer à un tiers - pratique qui se fait déjà par des communes sur une base réglementaire validée par le Préposé et le Canton - est désormais cadrée dans la loi. Si on voulait modifier la pratique actuelle, il s'agirait de prévoir dans la loi une interdiction de la délégation à un tiers ; cette interdiction se heurterait aux besoins pratiques des communes.

Art. 23g Etablissements scolaires

La décision revient à la préfecture. Pour donner cette décision, le préfet s'appuiera sur l'avis du DFJC (les utilisateurs des établissements scolaires dépendent du Canton). Il n'y a pas deux décisions.

Art. 23h Etablissements pénitentiaires

Au moment de la rédaction de l'EMPL, la « base légale particulière » n'était pas encore mise en place. La nouvelle Loi sur l'exécution de la détention avant jugement (LEDJ) contient une nouvelle disposition sur les caméras de vidéosurveillance.

Chapitre VIII Préposé cantonal à la protection des données et à l'information

Art. 35 al. 2 Rattachement administratif

Le rattachement à la Chancellerie est un rattachement par défaut, la protection des données étant éminemment transversale. Ce n'est qu'un rattachement administratif, le Préposé est entièrement indépendant dans sa manière de travailler. Le chantier législatif à venir (réforme de la loi fédérale) pourrait plaider momentanément pour un rattachement au Département des institutions et de la sécurité (DIS). En arrière fond de la réforme de la loi fédérale, il y a aussi la question du statut même du Préposé. A ce stade, la modification proposée est purement pratique.

Le bureau de la protection des données partage ses locaux avec le bureau cantonal de médiation. La commissaire envisage dès lors difficilement que ces deux entités aient un rattachement administratif distinct. Il lui est répondu que le fait d'avoir deux services distincts n'empêche pas le partage des locaux et d'un ETP. Au-delà de la question des ressources, celle de la relation avec les médias est importante et le Chancelier peut être un appui. A l'avenir, au vu du prochain chantier législatif, le contact avec le chef du SJL pourrait être plus intéressant; il faut un peu de souplesse et c'est le but de cette modification.

4. DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI ET VOTES

4.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTES

Art. 23b Délégation (nouveau)

Il est confirmé que les systèmes de surveillance déjà installés par le canton devront entrer dans le processus d'autorisation. Pour les personnes morales de droit public et les services cantonaux, il n'y a aucun exemple de délégation. Au niveau communal une délégation de l'exploitation de l'installation de surveillance de vidéosurveillance n'intervient que dans de très rare cas. Cette délégation concerne principalement les petites communes qui n'ont pas les forces matérielles pour faire elles-mêmes ce traitement des données.

La commission adopte l'ensemble des articles du projet de loi, non amendés, à l'unanimité des membres présents.

5. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE LOI

La commission à l'unanimité, adopte le projet de loi modifiant la loi du 11 septembre 2007 sur la protection des données personnelles, non amendé.

6. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE LOI

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de loi à l'unanimité des membres présents.

7. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT MICHEL MIEVILLE ET CONSORTS – BIG BROTHER DANS VOTRE JARDIN C'EST POUR DEMAIN ! QUE PENSE FAIRE LE CONSEIL D'ETAT ?

7.1 POSITION DU POSTULANT

Le postulant rappelle que le postulat a été déposé en 2013 suite au constat que les drones se vendaient à foison, posant plusieurs questions sur leur utilisation.

Ce postulat demande au Conseil d'Etat :

- D'étudier dans quelle mesure les drones munis de caméras peuvent être utilisés en centre urbain.
- De statuer sur l'utilisation de tels objets en dehors de lieux d'habitation.

Le postulant se dit mécontent du contenu du rapport et des réponses du Conseil d'Etat. Bien qu'il comprenne que la législation fédérale prime sur la législation cantonale, il aurait néanmoins souhaité que le Conseil d'Etat propose des restrictions ou des recommandations quant à l'utilisation de ces objets.

Il relève que la presse traite de ces objets toutes les semaines et que l'aviation civile a constaté une recrudescence des risques d'accidents avec les drones.

7.2 DISCUSSION GÉNÉRALE

L'ordre institutionnel veut que pour toute matière la loi fédérale prime. Néanmoins le Canton peut restreindre dans des cas particuliers, ce qui a été fait par le Conseil d'Etat. Il convient d'attendre les évolutions de la législation fédérale, notamment sous l'angle de la protection des données, par rapport aux drones. Cette question fera vraisemblablement l'objet d'un chapitre de la loi fédérale avec un cadrage plus ample qu'il ne l'a été jusqu'à présent. Le Conseil d'Etat reviendra devant le Grand Conseil en 2019 pour voir quels éléments découlant de la loi fédérale pourraient être repris au plan cantonal. Le présent rapport du Conseil d'Etat pourrait être considéré comme un rapport intermédiaire par rapport à cette question. Vraisemblablement, la réforme de la loi soumise au Grand Conseil en 2019 pourra ouvrir des possibilités selon les analyses qui seront faites par la Confédération.

La législation touchée par l'usage des drones est de deux types qui relèvent de la responsabilité fédérale: la législation sur l'aviation et la législation sur la protection des données personnelles. Hormis les cas particuliers, le Canton a peu de moyens d'actions directes. Dans un premier temps, la Confédération a considéré que l'état de la législation convient. Aux dernières nouvelles, l'Office fédéral compétent examinait la question de l'enregistrement des drones (il n'y a pas encore de projet de loi rédigé). A ce stade, le Canton ne peut pas inventer quoi que ce soit. Néanmoins, le droit fédéral en principe répond déjà aux problèmes qui se posent : si une personne souffre d'une atteinte à ses droits de la personnalité en raison du survol de sa propriété par un drone, elle a les moyens de se plaindre malgré les difficultés que cela comporte.

S'agissant de la protection des données, le Canton pourrait et devrait déjà bien informer la population, par le biais d'internet[2], sur la manière de se renseigner ou d'ouvrir une procédure auprès du Préposé fédéral à la protection des données. D'autre part, renseignements seront pris concernant la vidéosurveillance dissuasive de nos propres drones. S'agissant de la question de la sécurité/prévention

[2] Site internet, protection des données / drones

d'accidents de drone, aujourd'hui les cantons ne souhaitent pas légiférer seuls tant que cela ne se règle de manière plus précise au niveau fédéral. Au vu du nombre de drones, il y aura très vraisemblablement un projet de législation pour réguler cette question.

Vœu de la commission

Bientôt la moitié des foyers sera équipée d'un drone. La page du site internet de la protection des données ne mentionne pas le drone. La commission émet le vœu que l'Etat travaille sur l'information à la population, sur les droits et devoirs et l'état de la législation.

Manifestement, les informations que l'on trouve sur internet sur les drones sont diverses et variées, souvent farfelues par rapport à la législation. La question de la sécurité ne peut pas attendre la révision des règles fédérales et cantonales car les technologies évoluent beaucoup plus rapidement. Il faut rapidement donner un cadre pour l'usage des drones, notamment par rapport à la question de la sécurité, sans quoi il y aura de multiples accidents. Le Canton devrait être plus proactif. On peut s'étonner que le Conseil d'Etat fasse usage de sa compétence pour réduire les nuisances et le danger pour la visite d'un chef d'Etat mais pas pour les baigneurs, les promeneurs ou les cours d'écoles. Cette possibilité offerte aux cantons de prendre des mesures pour réduire les nuisances et le danger devrait être mieux et plus utilisée.

On peut relever quelques contradictions/questions:

- Tous les objets entre 500 g et 30 kg ne doivent pas voler à moins d'un rayon de 100 mètres autour de rassemblements de personnes autres que les manifestations publiques d'aviation. Par définition, cela ne devrait pas être possible dans une ville. S'il s'agit d'une utilisation par des particuliers (jardin), en s'élevant le drone peut aussi filmer dans le jardin d'à côté.
- En matière de protection des données, selon la Préposée cantonale, personne ne devrait être reconnaissable, or les technologies actuelles permettent de reconnaître très facilement les personnes. Quant à l'interdiction de filmer des tierces personnes reconnaissables dans un domaine privé (balcon, etc.), cela devrait donc être interdit en ville. D'autre part, il paraît impossible d'obtenir un consentement pour filmer dans le domaine public. Il ne s'agit pas de recommandations mais des procédures à appliquer dans telle ou telle situation.
- Qu'en est-il de l'utilisation d'un drone par un enfant ? Aujourd'hui cette utilisation n'est pas cadrée.

Pour le Conseil d'Etat il s'agit de renforcer la législation cantonale en matière de sécurité et des restrictions d'usage des drones, c'est au DIS de présenter ses options en la matière. Les questions du postulat ne portent pas sur des problématiques sécuritaires.

La jurisprudence manque en la matière et seuls le Préposé fédéral ou le juge civil peuvent la rendre. Dans cette attente, il serait intéressant d'avoir une ligne d'information publique claire et évolutive. S'agissant du volet sécurité accident, malheureusement il faudra peut-être attendre un accident grave de drone pour songer à une législation fédérale. Il est difficile d'imaginer qu'un canton émette seul des restrictions d'usage.

La problématique des drones doit être intégrée au grand chantier législatif de 2019. Cette question sera traitée dans le cadre de la révision en profondeur de la LPrD.

A la question s'il ne serait pas plus judicieux d'attendre la réforme législative de 2019 pour répondre au postulat, un rapport intermédiaire aurait aussi été pertinent. Le Chancelier répond que, par nature, ce rapport ne peut être qu'intermédiaire car ce domaine va évoluer. Il s'agit toutefois d'un vrai rapport car la loi fédérale sur la protection des données mise en consultation n'évoque pas la question des drones ; cette consultation va peut-être amener des réflexions dans un deuxième temps. Il s'agit d'un rapport sur la situation aujourd'hui qu'il convient de considérer comme un rapport définitif. Le Conseil d'Etat a estimé que nous ne pouvions pas aller plus loin, ce qui ne veut pas dire que la problématique est réglée pour autant.

7.3 VOTE DE LA COMMISSION

Refus du rapport du Conseil d'Etat

La commission recommande au Grand Conseil de refuser le rapport du Conseil d'Etat par 0 voix pour, 1 voix contre et 10 abstentions.

Compte tenu du vote négatif, la commission exprime le vœu que le travail accompli dans l'élaboration du présent rapport serve à l'élaboration d'un rapport intermédiaire à soumettre au Grand Conseil.

Crissier, 17 décembre 2017

Le rapporteur :
(Signé) Stéphane Rezso

MARS 2017 **16_INT_640**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Marc-Olivier Buffat - Cargo souterrain - Quelle stratégie et participation d'investissement pour le canton de Vaud ?

Rappel de l'interpellation

A l'heure où l'on déplore une saturation manifeste des infrastructures (routes et rails), saturation qui n'est pas prête de se résoudre, le projet de cargo souterrain présente une solution d'avenir, enthousiasmante et même futuriste, dans le bon sens du terme.

Le 25 novembre 2016, le Conseil fédéral annonçait qu'il croyait à ce projet et entrait en matière pour la rédaction d'une loi ; il envisage de participer au financement de phases d'essais dans la région zurichoise.

La question se pose dès lors de savoir quel peut être le positionnement de la Suisse romande et du canton de Vaud en particulier pour participer, soit à des essais, soit au développement futur de ce projet d'avenir et d'importance pour l'activité économique de notre canton.

Dès lors, le soussigné souhaite poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1. *Le Conseil d'Etat soutient-il ce projet ? Respectivement, a-t-il l'intention de le soutenir si ce n'est pas déjà le cas ?*
2. *Le Conseil d'Etat envisage-t-il d'apporter un soutien financier à ce projet et de quelle manière ? Corollairement, le Conseil d'Etat envisage-t-il de participer au capital-actions de la société (comme le canton et la ville de Lausanne l'avaient fait pour le St-Bernard, par exemple) ?*
3. *Le Conseil d'Etat envisage-t-il de financer une étude de faisabilité pour imaginer un développement de ce projet et du réseau en Suisse romande, plus particulièrement dans le canton de Vaud ?*

L'on remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.

Souhaite développer.

(Signé) Marc-Olivier Buffat

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le projet "Cargo sous terrain" est un projet de l'économie privée, porté par l'association de promotion Cargo sous terrain, constituée d'acteurs suisses des domaines du transport, de la logistique, du commerce de détail, des télécommunications et de l'énergie : BKW, CargoTube, CFF Cargo, la communauté d'intérêt du commerce de détail suisse (CI-CDS), CSD Ingénieurs, ecos, La Mobilière, La Poste, Mettler2Invest, Rhenus Alpina, l'association suisse pour Systèmes de Qualité et de Management (SQS), Swisscom. Au niveau des collectivités publiques, la Ville de Zurich et le Canton

de Berne ont collaboré au projet en tant qu'investisseur et, respectivement, en tant que partenaire.

Le projet vise à proposer une nouvelle solution pour le transport de marchandises et la logistique, à l'échelle suisse. Il repose sur la construction d'un réseau de tunnels souterrains formant un parcours principal, reliant des centres logistiques (stations de transbordement, hubs) à partir desquels un système intégré de logistique urbaine assure la desserte fine. Le tunnel à trois voies accueille des véhicules automoteurs circulant à une vitesse moyenne de 30 km/h et un convoyeur suspendu deux fois plus rapides pour les charges légères. Tout le système est automatisé. Le projet comporte également un concept de logistique urbaine (City-logistique) assurant la distribution fine de marchandises en zone urbaine depuis les hubs situés à la limite des agglomérations. Ce système vise à un regroupement et une coordination des tournées, induisant une plus grande efficacité du système logistique.

La mise en œuvre est prévue par étape avec une mise en service du premier tronçon entre Härkingen-Niederbipp et Zurich en 2030. Pour cette étape, le potentiel identifié est de 327 millions de tonnes-kilomètres dans le tunnel et 93 millions de tonnes-kilomètres au niveau urbain. Pour comparaison, les prestations de fret au niveau national sont aujourd'hui de l'ordre de 27 milliards de tonnes-kilomètres et s'élèveraient à quelque 37 milliards de tonnes-kilomètres à horizon 2040 ; la part du rail étant respectivement de 36.8% en 2010 et 38.8% en 2040 (source : ARE, Perspectives d'évolution du transport 2040, août 2016).

Dans des étapes ultérieures, entre 2030 et 2050, le réseau pourrait être étendu jusqu'à Genève (via Lausanne, Chavornay, Payerne), St-Gall, Bâle, Lucerne, Thoune.

L'étude de faisabilité présente le projet comme autoporteur : ce nouveau système logistique, qui viendrait en complément des systèmes actuels, serait financé par le secteur privé. La pré-étude a déjà été financée à hauteur d'environ 4 millions de francs. Les phases suivantes, menant à la réalisation de la première étape, d'ici 2030, sont estimées à quelque 3.5 milliards de francs. L'extension du réseau, entre 2030 et 2050, est estimée à 33 milliards de francs. A titre de comparaison, la Confédération prévoit des investissements dans l'infrastructure ferroviaire à l'échelle suisse, via le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), de 7 milliards de francs d'ici 2030 ou 12 milliards de francs d'ici 2035 (plusieurs variantes sont encore à l'étude).

Les prochaines étapes du projet "Cargo sous terrain", d'ici à fin 2018, sont les suivantes : établissement d'un business plan, recherche d'investisseurs pour la phase d'autorisation de construire, création d'une société anonyme, modification du cadre juridique fédéral.

Sur la base de l'étude de faisabilité réalisée par l'association de promotion Cargo sous terrain ainsi que d'une étude macroéconomique mandatée par l'Office fédéral des transports, le Conseil Fédéral s'est déclaré, le 24 novembre 2016, disposé à aider le projet "Cargo sous terrain" par la rédaction d'une loi spéciale. Il a également exclu une participation financière de la Confédération. Cette décision se base sur la conclusion de l'étude macroéconomique qui stipule que "la collectivité peut retirer un léger avantage du projet. L'avantage direct reviendrait aux investisseurs ou aux exploitants de Cargo sous terrain." Dans ce cadre, en plus des aspects économiques, il faudra tenir compte des impératifs résultant de l'utilisation de ces nouvelles technologies en matière d'aménagement du territoire en général et en particulier en ce qui concerne la gestion du sous-sol.

Réponses aux questions

1. Le Conseil d'Etat soutient-il ce projet, respectivement, a-t-il l'intention de le soutenir si ce n'est pas déjà le cas ?

Le Conseil d'Etat s'engage en faveur du transfert du transport de marchandises de la route au rail ainsi qu'au développement de solutions logistiques visant à réduire les volumes de transport.

Sur le principe, il soutient donc l'idée portée par l'association Cargo sous terrain, qui permettrait de

mettre à disposition des acteurs un réseau efficace, fiable et rapide. Le projet pourrait déployer des effets de délestage à la fois dans les zones urbaines, sur le réseau des routes nationales et sur le réseau secondaire autour des stations de transbordement, avec des effets favorables au fonctionnement du système de mobilité en général. Les conséquences sur le réseau ferré sont encore incertaines.

2. Le Conseil d'Etat envisage-t-il d'apporter un soutien financier à ce projet, et de quelle manière ? Corollairement, le Conseil d'Etat envisage-t-il de participer au capital-actions de la société (comme le canton et la ville de Lausanne l'avaient fait pour le St-Bernard, par exemple) ?

Le Conseil d'Etat continuera à suivre avec attention le développement du projet "Cargo sous terrain". Aujourd'hui, il se présente comme autoporteur et financé par le secteur privé, et les collectivités publiques cantonales ou communales n'ont pas été approchées pour s'y associer. De plus, le premier tronçon à réaliser ne concerne pas, territorialement, le canton de Vaud.

Pour la mise en œuvre du projet, l'association de promotion Cargo sous terrain sera transformée en une société anonyme. Le Canton de Vaud examinera à ce moment si une participation dont le mode resterait à définir (contribution à fonds perdus, participation au capital-action, mise à disposition de ressources non financières, …) doit être envisagée, en coordination avec les autres cantons, en particulier romands. Bien évidemment, un financement éventuel devrait déboucher sur des contreparties en termes de gouvernance.

3. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de financer une étude de faisabilité pour imaginer un développement de ce projet et du réseau en Suisse romande, plus particulièrement dans le canton de Vaud ?

Le projet Cargo sous terrain prévoit une extension en Suisse romande (Lausanne – Genève), mais celle-ci n'a pas encore fait l'objet d'une étude de faisabilité poussée comme c'est le cas du premier tronçon entre Härkingen-Niederbipp et Zurich.

Le Conseil d'Etat se préoccupe de la coordination du transport de marchandises sur le territoire cantonal, en l'inscrivant dans son contexte régional, national et international. A ce titre, un exposé des motifs et projet de décret pour l'élaboration d'une stratégie du transport de marchandises devrait être présenté devant le Grand Conseil courant 2017. L'opportunité de participer au projet "Cargo sous terrain" ou a minima de l'intégrer dans les planifications sera examinée dans ce cadre.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 29 mars 2017.

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

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2017 **17_INT_681**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Yvan Pahud et consorts – Transfert du rail à la route avec l'abandon du trafic marchandises sur les lignes Travys. Quelles conséquences économiques et surtout écologiques pour le Nord-Vaudois ?

Rappel de l'interpellation

L'actuelle politique fédérale et cantonale en matière de transport tente de favoriser au maximum le transport de marchandises par le rail, avec comme but de promouvoir le transfert de la route vers le rail. Cette politique est cohérente, elle a pour but de réduire nos émissions de CO2. Or, sur les lignes de train Yverdon-Sainte-Croix et Vallorbe-Le Brassus, le transfert se fera en sens inverse, soit du rail à la route.

En effet, la société Travys SA a pris la décision d'abandonner le trafic marchandises sur ces lignes au mois de juin prochain. Ceci aura des conséquences économiques et environnementales pour la région du Nord-Vaudois. Deux sortes de marchandises sont principalement transportées sur ces lignes ferroviaires.

La première concerne le transport des bennes Tridel, soit les déchets urbains des communes du Balcon du Jura et de la Vallée. En effet, ces déchets sont actuellement acheminés jusqu'à l'usine Tridel à Lausanne par Travys SA, puis par les CFF.

La deuxième concerne le transport du bois. Du bois d'œuvre, du bois pour le papier, ainsi que du bois destiné à la fabrication de panneaux est chargé dans les différentes gares des lignes Travys pour être acheminé dans les usines de transformation situées principalement en Suisse alémanique.

Le transfert du bois, du rail à la route, induira des conséquences économiques pour les propriétaires de forêt publiques et privées. Ceux-ci, déjà durement touchés par la chute des prix du bois, vont payer un lourd tribut à cause de cette décision. En effet, le surcoût du transport par la route, estimé entre 6 et 8 francs/m^3, viendra s'ajouter au lourd déficit déjà enregistré sur certains assortiments de bois, avec pour conséquence l'abandon d'exploitation de ces bois qui resteront probablement en forêt.

De plus, le parlement fédéral vient d'apporter son soutien au Conseil fédéral afin de ratifier l'accord de Paris. Le transport de ces milliers de tonnes de bois et de déchets par la route induira forcément de la pollution. Cette mesure va donc à l'encontre de la politique environnementale actuelle qui a pour but de réduire nos émissions de CO2. De plus, ceci induira également une surcharge de trafic sur des routes déjà saturées par un trafic en augmentation.

Aussi, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. *Le Conseil d'Etat est-il au courant de cette décision de retrait du fret sur la ligne Yverdon-Sainte-Croix et la ligne de la Vallée de Joux ?*
2. *Comment se positionne-t-il sur le volet écologique de cette décision ?*

3. *A combien est évalué le manque à gagner pour ce mode de transport ?*
4. *Dans quelle mesure le Conseil d'Etat peut-il soutenir la société Travys afin de maintenir ce service public ?*

Souhaite développer.

(Signé) Yvan Pahud et 2 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

L'actuelle politique fédérale et cantonale en matière de transport de marchandises vise effectivement à favoriser au maximum le transport de marchandises par le rail, avec comme but de promouvoir le transfert de la route vers le rail. La loi sur le transport de marchandises, adoptée par le parlement fédéral le 25 septembre 2015, précise aussi, à l'article 2, que "les offres relevant du transport de marchandises doivent être autofinancées." L'Etat de Vaud soutient ce principe d'activités autoporteuses à terme, des encouragements au développement de nouvelles offres pouvant en revanche être conçus.

Les lignes de chemins de fer Yverdon – Ste-Croix et de la Vallée de Joux, exploitées par l'entreprise Travys, offrent historiquement des prestations de fret. En 2015, ces deux lignes avaient permis de transporter environ 360 wagons, tout trafic confondu, répartis ainsi :

- environ 175 wagons de bois et bennes ACTS à destination de Tridel sur l'Yverdon – Ste-Croix, répartis de manière régulière tout au long de l'année,
- environ 130 wagons de betteraves sur l'Yverdon – Ste-Croix, créant un pic de demande durant l'automne
- environ 55 wagons (dont 95% de bennes ACTS à destination de Tridel) sur la ligne Le Pont – Le Brassus, répartis de manière régulière tout au long de l'année.

En 2016, dans un souci de rentabilité économique, Sucre Suisse SA a pris la décision de ne plus transporter la betterave par train depuis la ligne Yverdon – Ste-Croix. Ces betteraves sont depuis chargées sur le site de la Poissine à Onnens-Bonvillars. Cette décision a contribué à péjorer davantage une activité fret déjà non rentable.

En 2017, le Conseil d'administration de Travys a dû évaluer la pérennité de ses activités de fret. Concernant les deux lignes précitées, le cumul de différents facteurs (modifications nécessaires dans l'organisation de l'exploitation, mises à niveau du matériel roulant, diminution générale des volumes transportés) a mené au constat que le coût réel par wagon transporté était trop important pour justifier économiquement le maintien de l'offre de wagons isolés sur la ligne Yverdon – Ste-Croix et sur la ligne de la Vallée de Joux.

Réponses aux questions

1. Le Conseil d'Etat est-il au courant de cette décision de retrait du fret sur la ligne Yverdon – Sainte-Croix et la ligne de la Vallée de Joux ?

L'Etat de Vaud a été informé de la décision de retrait du fret sur la ligne Yverdon – Sainte-Croix et la ligne de la Vallée de Joux en date du 13 février 2017, avec effet en juin de la même année. Des discussions ont été engagées avec l'entreprise Travys, qui ont confirmé la pertinence économique de leur décision. L'Etat de Vaud s'est également inquiété des répercussions de cette décision sur la filière du bois et s'est assuré que des alternatives viables existent bien.

2. Comment se positionne-t-il sur le volet écologique de cette décision ?

L'impact écologique de cette décision reste mesuré. En effet, si l'on se base sur le trafic enregistré en 2015 sur les deux lignes, hors trafic de betteraves, il s'agit de quelque 230 wagons, soit 580 camions par année qui seraient reportés sur la route. Pour mise en perspective, le trafic moyen

annuel sur la route cantonale entre Ste-Croix et Vuiteboeuf était en 2015 de quelque 5'500 véhicules par jour, dont quelque 100 poids lourds. La suppression du trafic de marchandises sur l'Yverdon – Ste-Croix ajouterait environ 1 camion par jour de semaine sur ce même tronçon.

Si l'on considère l'entier de la chaîne (déplacements de collaborateurs de la compagnie entre Yverdon et Vallorbe, déplacement de matériel roulant d'ancienne génération fonctionnant au diesel), le maintien des prestations fret sur ces deux lignes de train ne revêt pas d'intérêt écologique prépondérant, voire est défavorable.

3. A combien est évalué le manque à gagner pour ce mode de transport ?

Dans une activité où les coûts fixes sont très importants, le manque à gagner est fortement dépendant des volumes transportés.

Un calcul des coûts réels de transport réalisé par Travys montre que le prix effectif qui devrait être facturé pour un transport au départ de Ste-Croix serait :

- environ dix fois plus élevé que le coût facturé en 2016, sur la base des volumes transportés en 2015 (hors betteraves, environ un wagon par jour),
- environ vingt fois plus élevé que le coût facturé en 2016, sur la base de la seule demande liée aux bennes ACTS à destination de Tridel,
- environ deux fois et demie plus élevé que le coût facturé en 2016, sur la base d'un trafic, régulier, augmenté à deux wagons par jour ouvré, soit 500 wagons par année.

Au départ du Sentier, le coût de transport réel d'un wagon par semaine est environ huit fois plus élevé que le prix facturé en 2016.

Au total, le maintien des coûts de transports actuels imposerait de trouver un financement annuel de l'ordre de CHF 200'000.- à Fr. 300'000.- selon les scénarios.

4. Dans quelle mesure le Conseil d'Etat peut-il soutenir la société Travys afin de maintenir ce service public ?

La loi vaudoise sur la mobilité et les transports publics permet à l'Etat d'accorder une subvention aux entreprises de transport pour maintenir ou développer des prestations de service public dans le domaine du transport des marchandises (article 6).

La stratégie poursuivie par le Canton, en ligne directe de la stratégie soutenue par la Confédération et concrétisée dans la Loi sur le transport de marchandises, est de promouvoir des activités fret autoporteuses.

Ce principe est formalisé dans la fiche B22 " Réseau cantonal des interfaces rail-route pour le transport des marchandises " du Plan directeur cantonal, qui vise le regroupement des interfaces rail-route en des centres important offrant une masse critique suffisante pour assurer la compétitivité du transport par rail.

Le transport par rail n'a de sens du point de vue économique, mais également environnemental, que si des volumes importants et réguliers sont transportés, et ce en imposant le moins de manœuvres possibles. Les conditions-cadre actuelles autour des lignes Yverdon – Ste-Croix et Vallorbe – Le Brassus sont défavorables au maintien de ce trafic de marchandises par le rail à court terme. Néanmoins, il faut relever que si ces conditions-cadre étaient amenées à évoluer de manière considérable, le service pourrait être réactivé, puisqu'aucune installation ne sera démantelée.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 14 juin 2017.

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

canton de vaud

JUIN 2017 **17_INT_684**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Nicolas Croci-Torti et consorts - Mobilis : qui sont les gagnants, qui sont les perdants ?

Rappel de l'interpellation

En décembre 2016, le réseau Mobilis arrivait à grand fracas dans le Chablais ! Enfin ! La périphérie serait connectée au reste du monde ! Simplicité d'utilisation et clarté des tarifs étaient les arguments phares de cette communauté dont il fallait absolument faire partie !

Force est de constater aujourd'hui que ce système de tarification unique ne semble pas ou peu adapté aux régions périphériques et restreint fortement la liberté de choix du consommateur. Voici quelques constats tirés d'exemples concrets :

- *Tous les voyageurs sont soumis aux mêmes contraintes tarifaires, quels que soient leur statut et leurs besoins. Il y a par conséquent un nombre considérable de consommateurs lésés par un tel système, forcés de payer pour des prestations qu'ils n'ont pas souhaitées.*
- *Les avantages mis en avant par Mobilis profitent en premier lieu aux zones les plus urbanisées au détriment des zones de campagne ou de montagne, nettement moins bien desservies en transports publics. Celles-ci sont prétéritées par une politique tarifaire unique qui ne tient pas compte de la densité de l'offre.*
- *La mise en place du réseau Mobilis a pour conséquence, dans une large mesure, d'augmenter de manière significative les prix des transports dans les zones périurbaines.*

De manière générale, l'utilisateur des transports publics se voit imposer un tarif qui n'est pas forcément adapté à ses besoins. Dans certains cas, il doit se veiller à ne pas prendre un aller et retour qui lui coûte plus cher qu'un aller, puis un retour. Les billets dégriffés à tarif préférentiel ainsi que les City-tickets ont disparu. Le Vaudois qui veut simplement se rendre en gare de Lausanne pour prendre un TGV en direction de Paris se voit imposer un tarif lui permettant de se déplacer librement dans toutes les zones qu'il traverse, alors qu'il n'en aura absolument aucune utilité !

Il faut rappeler ici que le Pays d'Enhaut a fait le choix de ne pas se connecter à la communauté tarifaire, car il a été clairement démontré que les utilisateurs n'en tireraient aucun avantage, notamment financier.

Dans son rapport 2015, la Commission de gestion du Grand Conseil mettait le doigt sur les effets négatifs de l'adaptation des tarifs. Il semble aussi que les compagnies de transports soient soucieuses quant à l'augmentation de leurs revenus.

Notons enfin qu'au moins deux villes ayant mis en place un bus urbain seront certainement amenées à subventionner ce transport communal à hauteur de 50% afin de garder des tarifs attrayants pour leurs concitoyens.

Fort de ces constats qui limitent la liberté de choix du consommateur, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- *Le Conseil d'Etat a-t-il déjà dressé un bilan de l'implantation du réseau Mobilis avec tous les partenaires ? Si oui, quelles en sont les conclusions ? Sinon, un tel bilan est-il prévu ?*
- *Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il face à la restriction de la liberté de choix du consommateur vaudois quant à son utilisation des transports publics ?*
- *Le Conseil d'Etat envisage-t-il d'initier une réflexion avec les principaux partenaires du réseau Mobilis afin de réinstaurer un système de tarification qui répondrait aux besoins hétérogènes des consommateurs vaudois ?*

Souhaite développer.

(Signé) Nicolas Croci-Torti et 19 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Volonté politique

Dans son programme de législature 2003 – 2007, le Conseil d'Etat avait inscrit sa volonté d'introduire une communauté tarifaire en vue d'accompagner le développement progressif du Réseau express régional (RER) dans le canton. Cette volonté politique a été également soutenue par l'intermédiaire de plusieurs interpellations parlementaires déposées dans les années 2005 et suivantes demandant que le périmètre de la Communauté tarifaire s'étende à l'entier du canton. A cet effet, l'objectif d'implanter une communauté tarifaire à l'entier du canton figure également dans le plan directeur cantonal.

Il convient de relever que le canton de Vaud a été un des derniers principaux cantons de Suisse, après les cantons de Zurich, Berne, Bâle, Lucerne et Genève, notamment, à mettre en place une communauté tarifaire sur son territoire. Le développement de ce système tarifaire partout en Suisse a considérablement simplifié la vie des voyageurs et il a rendu plus attractif les transports publics avec le principe d'un ticket unique pour l'ensemble des déplacements dans une même région.

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

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

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

La base tarifaire d'une communauté tarifaire se réfère à un découpage du périmètre desservi en zones. Le tarif communautaire Mobilis à payer pour un déplacement donné est calculé selon le nombre de zones parcourues. Il donne accès à un périmètre choisi durant une durée déterminée. Le client peut librement utiliser les moyens de transport qui lui conviennent au sein des zones acquises pour optimiser son voyage et gagner en flexibilité.

Fonctionnement de la communauté tarifaire vaudoise

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

La CTV est dirigée par un comité directeur (CODIR) qui constitue l'organe supérieur de la communauté.

La direction opérationnelle de la CTV est assurée par la "cellule" CTV. Elle est composée d'un

président (poste à 40%), du responsable opérationnel, du gestionnaire commercial, d'un chargé de projet marketing (50%) et d'un secrétariat à 70%.

Tarification – compétence des entreprises de transport public

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

- *Article 15 - Obligation d'établir des tarifs*

  " Les entreprises établissent les tarifs des prestations. Le tarif énumère les conditions auxquelles s'appliquent le prix défini pour le transport et les autres prestations y afférentes.
  … "

- *Article 16 - Service direct*

  "Pour le trafic longues distances, le trafic régional ainsi que le trafic local, les entreprises offrent en règle générale un seul contrat de transport au voyageur qui doit emprunter le réseau de différentes entreprises. Si le besoin en est avéré, elles sont tenues de proposer un service direct pour le trafic longues distances et le trafic régional.

  A cet effet, les entreprises établissent en commun des tarifs et des titres de transport."

- *Article 17 – Organisation*

  "Afin de garantir le service direct, les entreprises règlent leurs relations réciproques. Elles fixent notamment :

a. les domaines de collaboration ;
b. les conditions de participation au service direct ;
c. *la répartition des coûts administratifs communs ;*
d. la répartition des recettes provenant du transport de voyageurs ;
e. la responsabilité collective et l'action récursoire.

Lorsque qu'un service direct est particulièrement important, l'OFT peut imposer d'autres exigences à l'organisation.

Les accords sur le service direct et la responsabilité ne doivent tenir compte des intérêts particuliers des entreprises que dans la mesure où les intérêts globaux des transports publics ne sont pas lésés. Ces accords doivent être soumis à l'approbation de l'OFT.
Si les entreprises n'assurent pas dans un délai raisonnable un service direct répondant aux besoins, l'OFT prend les décisions nécessaires."

Réponses aux questions

1. Le Conseil d'Etat a-t-il déjà dressé un bilan de l'implantation du réseau Mobilis avec tous les partenaires ? Si oui, quelles en sont les conclusions ? Sinon, un tel bilan est-il prévu ?

La construction de la communauté tarifaire vaudoise (CTV) s'est effectuée par étapes comme suit :

- 2004 : création de la CTV, constituée par cinq entreprises de transport (tl, CFF, CarPostal, LEB et MBC) desservant l'agglomération lausannoise.
- 2007 : extension de la CTV en direction du Gros de Vaud par les cinq entreprises précitées.
- 2011 : extension de la CTV en direction de la région de Nyon, la Riviera, le Nord Vaudois, la Vallée de Joux et une partie de la Broye avec intégration de sept entreprises de transport (NSTCM, TPN, MOB, MVR, VMCV, TRAVYS et AVJ). Au total, la CTV est constituée de douze entreprises de transport.
- 2015 : ouverture de la CTV en direction du nord et de l'est de la Broye et dans les hauts de Blonay par les douze entreprises précitées.

– 2016 : extension de la CTV au Chablais vaudois avec l'intégration d'une entreprise de transport, les TPC. La CTV est donc constituée actuellement de treize entreprises vaudoises de transport.

Depuis décembre 2016, le périmètre de la CTV correspond quasiment au territoire du canton à l'exception des trois communes du Pays d'Enhaut (Château d'Oex, Rougemont et Rossignière) qui n'ont pas souhaité bénéficier du tarif Mobilis.

En ce qui concerne le projet d'extension sur le Chablais introduit en décembre 2016, les communes du district ont été consultées par le canton. Après divers discussions sur des variantes de projet portant essentiellement sur la définition du périmètre, toutes les communes du district d'Aigle, soit quinze communes, ont signé une convention. Cette convention, passée entre l'Etat de Vaud, par le biais du Département des infrastructures et des ressources humaines, la communauté tarifaire vaudoise, l'entreprise des Transports publics du Chablais (TPC) et les communes du district d'Aigle, fixait les principes de l'extension et notamment le périmètre retenu, tout en démontrant la volonté de cette région d'être intégrée dans le système tarifaire Mobilis.

Ce travail de construction de la communauté tarifaire par étapes successives a fait l'objet de projets distincts. Les avantages et inconvénients du système tarifaire communautaire ont été soupesés avant de lancer chaque projet d'extension. L'analyse reposait sur des études établies par un bureau d'ingénieurs conseils appuyant les démarches d'extension conduites par le canton et la Communauté tarifaire vaudoise (CTV). Parfois des ajustements ont été nécessaires localement pour accompagner l'application du nouveau tarif Mobilis, mais globalement la facilité tarifaire apportée à la majorité des pendulaires empruntant une chaîne de transport a permis une augmentation sensible et constante de la fréquentation des transports publics dans le canton de Vaud. Le nombre de voyageurs transportés avec un titre de transport Mobilis a progressé entre 2011 et 2016 de 29.9 millions représentant une augmentation de 28% en six ans. Quant aux voyageurs/kilomètres, ils ont évolué de 183 millions, soit une progression de plus de 35% entre 2011 et 2016.

Un bilan général de l'introduction du tarif Mobilis n'a pas été entrepris compte tenu d'une mise en place faite par des étapes successives. En revanche, la Communauté tarifaire vaudoise établit chaque année un rapport annuel qui permet de faire un bilan de l'année écoulée et de fixer les perspectives et les améliorations futures avec le développement de produits tarifaires attractifs et de s'inscrire dans les développements nationaux qui se font au niveau de la branche suisse des transports.

Par ailleurs, le Comité directeur de la CTV se préoccupe de son offre. A cet effet, il a décidé de créé en 2013 un "Forum Clients" visant à prendre en compte les attentes des différentes catégories d'usagers des transports publics par rapport aux produits tarifaires de Mobilis.

De plus, à la suite de campagnes de promotion, la CTV a fait à plusieurs reprises des enquêtes auprès des usagers des transports publics vaudois. Il ressort que la notoriété du tarif et des prestations Mobilis peuvent encore être améliorées. Il convient donc que la CTV s'efforce à mieux communiquer ce système tarifaire pour que les usagers et les non usagers en aient une meilleure connaissance. Toutefois, la majorité des clients réguliers des transports publics ont bien intégré ce système tarifaire zonal si l'on se réfère à l'augmentation constante de la fréquentation des lignes de transport dans le canton.

2. Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il face à la restriction de la liberté de choix du consommateur vaudois quant à son utilisation des transports publics ?

De manière générale, sur le plan suisse, il existe deux systèmes tarifaires. D'une part, il y a le tarif du Service direct (tarif national) qui est un tarif longue distance basé sur les kilomètres parcourus et qui est appliqué dans toute la Suisse. D'autre part, il y a les tarifs communautaires basés sur des zones tarifaires et qui sont appliqués sur un périmètre défini correspondant à un canton ou une région.

Le tarif communautaire ne peut pas coexister simultanément avec le tarif du Service direct pour la

même relation. En fonction des déplacements, l'un des deux tarifs s'applique.

De manière générale, le titre de transport Mobilis permet donc d'emprunter plusieurs lignes de transport dans les zones acquises, avec un titre de transport unique, à un tarif plus avantageux que l'addition de plusieurs billets achetés séparément.

Quant au tarif du Service direct (tarif national), il reste valable pour les déplacements au-delà du périmètre Mobilis. L'assortiment national comprend notamment les City-tickets qui permettent, à l'instar du système communautaire, d'intégrer une zone urbaine à son parcours de transport, dont le prix est celui de la carte journalière.

Pour le gouvernement, la mise en place du système tarifaire communautaire a pour objectifs de définir un tarif au niveau régional et d'offrir une facilité tarifaire conforme à ce qui est défini par la branche suisse des transports.

Le système tarifaire zonal favorise la majorité des usagers des transports publics qui se déplacent en empruntant de plus en plus une chaîne de transport.

Certes, des augmentations de tarif ont touché la clientèle qui emprunte un parcours entre deux gares. Toutefois, la comparaison de prix doit tenir compte des tarifs des lignes urbaines à l'origine et à la destination du trajet. En effet, le titre de transport Mobilis intègre les zones des transports urbains de départ et d'arrivée complétant le parcours principal de déplacement.

Ainsi, le parcours entre Aigle (gare) et Lausanne (gare) coûterait 16.60 pour un billet aller simple plein tarif. Aujourd'hui, la relation Aigle-Lausanne est un billet Mobilis 10 zones au prix de 18.60 francs avec une validité de trois heures. Ce billet comprend en plus du parcours, le prix du bus urbain d'Aigle (CHF 3.-) et celui des bus et métros de l'agglomération lausannoise (CHF 3.70). Le prix de parcours complété avec des billets des bus d'Aigle et Lausanne s'élèverait à CHF 23.30.-, soit CHF 4.70 de plus que le billet Mobilis. Ce tarif combiné est donc compétitif par rapport au tarif usuel du tarif du Service direct ou tarif national.

Avec un tarif communautaire, le gouvernement vise donc à faciliter la vie des usagers en proposant de voyager sur les lignes de transport de plusieurs entreprises avec un seul titre de transport et à un tarif attractif. Cette simplicité est un facteur d'encouragement à l'utilisation des transports publics.

3. Le Conseil d'Etat envisage-t-il d'initier une réflexion avec les principaux partenaires du réseau Mobilis afin de réinstaurer un système de tarification qui répondrait aux besoins hétérogènes des consommateurs vaudois ?

Comme mentionné précédemment, le tarif communautaire ne peut pas coexister simultanément avec le tarif du Service direct pour la même relation. En fonction des déplacements, l'un des deux tarifs s'applique.

La mise en place du système tarifaire zonal a été privilégiée pour favoriser le déplacement des pendulaires qui empruntent différents type de transport publics (train, bus, métro) de plusieurs entreprises de transport en leurs offrant un ticket combiné pour l'entier du déplacement, à un prix avantageux.

L'expérience, basée sur les étapes d'extension du périmètre de la communauté tarifaire vaudoise, a montré que la facilité de circuler sur plusieurs lignes de transport avec un billet unique a entraîné un accroissement de fréquentation sur l'ensemble du système de transport public. Par ailleurs, cette facilité tarifaire permet d'accompagner les améliorations d'offre de transport public que l'Etat soutient et développe avec des investissements importants.

La base tarifaire d'une communauté tarifaire est une zone. Dans le cas de Mobilis, le découpage prend pour référence de base des zones d'un diamètre d'environ cinq kilomètres. Celui-ci est ensuite ajusté aux conditions locales et à la topographie (pentes, coupures naturelles). Ce découpage en zones de dimensions relativement réduites permet une progression tarifaire régulière, en évitant les "sauts

tarifaires". Ainsi, le tarif est calculé en fonction des zones tarifaires traversées en tenant compte des kilomètres parcourus ce qui est comparable au tarif national, basé sur les kilomètres.

Par ailleurs, le tarif de la communauté tarifaire vaudoise est un des plus bas parmi ceux des communautés tarifaires suisses. A titre de comparaison, les tarifs de Libero (Berne-Bienne), Frimobil (Fribourg), Onde Verte (Neuchâtel), Osttwind (Saint-Gall, Thurgovie), ZVV (Zurich), TNW (Bâle), Passepartout (Lucerne) et Awelle (Argovie) sont en moyenne supérieurs au tarif Mobilis. Seuls les tarifs de Arcobaleno (Tessin) et de Unireso (Genève) sont en moyenne meilleurs marchés que Mobilis.

La mise en place de la communauté tarifaire vaudoise est achevée avec un périmètre qui correspond quasiment à l'entier du canton. Ce travail étant terminé, la mission du Comité directeur de la CTV est de chercher à développer des produits tarifaires attrayants et à identifier des potentiels d'amélioration.

Aujourd'hui, nous constatons que les voyageurs empruntent de plus en plus une chaîne de transport pour leurs déplacements quotidiens. Le Conseil d'Etat est donc persuadé que la Communauté tarifaire vaudoise et son tarif Mobilis répondent aux besoins de mobilité de la majorité de la clientèle vaudoise et c'est pourquoi la plupart des cantons suisses offrent un tarif communautaire à leurs habitants.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 juin 2017.

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

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

NOVEMBRE 2017 **28**

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL
sur le 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

Rappel du postulat

Les commissions nommées pour l'étude de l'exposé des motifs et projet de décret 275 de janvier 2016 (décharge de l'Arsat) et de l'exposé des motifs et projet de décret 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'exposé des motifs et projet de décret 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 installations 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 de Château d'Oex pour financer le Centre nordique du Col des Mosses se montent à 343'400 francs.

Ces places de parc nous semblent donc indispensables, 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 1 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.

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

1. Contexte légal

Le projet d'enneigement mécanique des Mosses, porté par Télé-Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA et décrit dans l'Exposé des motifs et projets de décrets accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 2'544'000, comme le parking de l'Arsat a la particularité de se situer dans le périmètre du site marécageux d'importance nationale "Col des Mosses – La Lécherette". En vertu de l'article 78, alinéa 5, de la Constitution fédérale, les marais et sites marécageux d'une beauté particulière qui présentent un intérêt national sont protégés. Selon l'article 8 de l'ordonnance fédérale de 1996 sur les sites marécageux, les cantons sont tenus de veiller à ce que les atteintes déjà portées à des objets soient réparées le mieux possible, chaque fois que l'occasion s'en présente. Cette disposition est rappelée dans le Plan d'affectation cantonal N° 292 A (ci-après PAC N° 292 A) adopté par la Cheffe du Département du territoire et de l'environnement le 25 mars 2015, dont les buts définis à l'art. 1 de son règlement sont de :

a. *préserver le paysage du site marécageux ;*
b. *assurer la conservation des éléments naturels de valeur, en particulier les hauts-marais et les bas-marais ;*
c. *maintenir une agriculture alpestre durable et adaptée à la conservation des valeurs naturelles et paysagères ;*
d. *permettre le maintien d'activités touristiques existantes et leur développement dans la mesure où il est compatible avec les buts de protection ;*
e. *veiller à la réparation des atteintes déjà portées au site marécageux, en particulier aux marais.*

2. Historique de la protection

Le 7 décembre 1987, le peuple suisse et les cantons acceptaient l'introduction dans la Constitution fédérale de l'article 24^{sexies}visant à protéger les marais et les sites marécageux présentant un intérêt national.

En vertu de l'article 6 de l'ordonnance fédérale sur les sites marécageux (OSM, RS 451.35), les cantons avaient un délai de 3 ans, respectivement de 6 ans, pour traduire la protection nationale au niveau d'un document d'affectation au niveau cantonal. Pour les cantons à faible et à moyenne capacité financière, pour lesquels la protection des sites marécageux représentait une charge considérable, un délai de six ans pouvait être accordé.

Afin d'assurer la protection provisoire du site marécageux n° 99 (Les Mosses - La Lécherette) situé sur le territoire des communes d'Ormont-Dessous et de Château-d'Oex, le département compétent a mis à l'enquête publique du 20 décembre 1990 au 31 janvier 1991 une zone réservée dont le périmètre correspondait à celui du site marécageux d'importance nationale provisoire résultant des études effectuées par la Confédération.

Dès le printemps 1993, un groupe de travail a été créé pour étudier un projet de plan d'affectation cantonal qui a été mis en consultation en été 1996 auprès des services de l'Etat et des deux communes concernées. Ce plan, qui porte le N° 292, a été mis à l'enquête publique du 7 novembre au 8 décembre 1997. Il a soulevé un très grand nombre d'oppositions.

Le 23 février 1999, le Département des infrastructures a approuvé le PAC N° 292 et levé les oppositions. Douze recours ont été déposés auprès du Département des institutions et des relations extérieures (ci-après DIRE).

Par décision du 5 avril 2007, le recours du WWF a été admis pour les raisons suivantes :

– le caractère indicatif donné par le Règlement sur le plan d'affectation cantonal au plan du paysage et à l'inventaire des constructions existantes ainsi que le caractère lacunaire de ce dernier

avaient pour conséquence que le PAC ne satisfaisait pas aux exigences posées par les articles 18a, 23c et 25b de la loi sur la protection de la nature (LPN, RS 451) ;
- le PAC n'offrait pas une réelle délimitation des zones-tampon ;
- l'article 12 RPAC violait les articles 4 de l'ordonnance sur les bas-marais (OBM, RS 451.33) et 4 de l'ordonnance sur les hauts-marais (OHM, 451.32) dans la mesure où il n'interdit pas la réalisation de nouveaux drainages ;
- la scission du territoire en un plan cantonal et trois plans communaux (PPA Terreaux-Plaines Mosses, PPA L'Arsat et PPA Pic Chaussy) prêtaient le flanc à la critique au regard du principe de coordination.

Cette décision a en conséquence admis également les recours formés contre les planifications communales parallèles susmentionnées et annulé le PAC N° 292 et les PPA "Terreaux – Plaines Mosses ", "L'Arsat" et "Pic Chaussy".

Pour corriger ces manquements, un plan d'affectation cantonal N° 292 A a été mis en chantier, afin de tenir compte de la décision du DIRE du 5 avril 2007, en assurant la concertation avec les communes et les autres intéressés. Ce nouveau PAC a été mis à l'enquête publique du 8 juin au 9 juillet 2012.

Une centaine d'oppositions ont été déposées émanant des communes d'Ormont-Dessous et de Château-d'Oex, d'agriculteurs, d'organisations de protection de la nature et du paysage, d'une société de remontées mécaniques, d'associations locales et de propriétaires privés.

Une séance d'information s'est tenue le 2 novembre 2012, neuf audiences d'instruction les 26 et 27 février 2013 et de nombreuses rencontres et contacts individuels durant le 2ème semestre 2013.

Ces démarches ont conduit, après discussion avec les chefs de départements concernés et les communes d'Ormont-Dessous et Château-d'Oex, à procéder à une enquête complémentaire. Les modifications proposées visaient alors notamment à prendre en compte le contexte très particulier du site marécageux du Col des Mosses situé au cœur d'une région qui s'est donnée pour but d'ici 2020 de redynamiser le tourisme, secteur incontournable de l'économie des Alpes vaudoises, notamment en améliorant la compétitivité des remontées mécaniques, dans la mesure où l'essentiel des revenus touristiques est directement ou indirectement subordonné au ski.

L'objectif de réparation des atteintes déjà portées au site marécageux, en particulier aux marais, n'a en revanche pas été remis en question.

Les modifications apportées au PAC dans l'enquête complémentaire ont permis le retrait de nombreuses oppositions, retrait conditionné à l'entrée en vigueur des modifications en cause.

Par décision du 25 mars 2015, la Cheffe du Département du territoire et de l'environnement a décidé de rejeter les oppositions restantes et d'approuver, sous réserve des droits des tiers, le Plan cantonal N° 292 A *"Site marécageux Col des Mosses-La Lécherette"*.

Deux recours ont été déposés au Tribunal cantonal, Cour de droit administratif et public (CDAP). Chacun d'eux a été rejeté par Arrêt de la CDAP du 27 septembre 2016 (réf. respectivement AC.2015.0105 et AC.2015.0104). L'un des recourants a saisi le Tribunal fédéral en 2016 (réf.1C_502/2016 (COL)). L'affaire est pendante. Ces deux cas sont sans relation aucune avec le présent postulat.

3. PAC N° 292 A, développement touristique et mesures compensatoires

Le PAC N° 292 A s'est attaché dès le début des études en 2007 à intégrer la planification liée au domaine skiable. Pour cela, la société des remontées mécaniques Les Mosses – La Lécherette (ci-après RMML SA, puis dès le 12 janvier 2011, Télé Leysin – Col des Mosses – La Lécherette SA) a fourni les données de base relatives au ski et aux projets d'enneigement mécanique ainsi que l'évaluation de la

faisabilité environnementale de l'enneigement technique.

Plusieurs séances de travail ont eu lieu entre la Conservation de la nature (aujourd'hui DGE-BIODIV), le Service du développement territorial, les communes concernées et RMML SA pour arrêter le périmètre définitif du PAC N°292 A, préciser les affectations, régler les questions liées à l'enneigement mécanique et préciser les atteintes qui devaient être réparées (29 août 2007, 27 octobre 2008, 17 février 2010, 25 août 2010, 25 octobre 2010, 22 février 2011).

Le 12 octobre 2010, des représentants des associations de protection de la nature et des milieux agricoles ont été informés du contenu du PAC N° 292 A et de son règlement. Les représentants des associations de protection de la nature ont notamment demandé que la justification de recourir à l'enneigement mécanique soit démontrée et que la preuve de l'impossibilité d'implanter les installations prévues hors des secteurs de marais acidophiles soit apportée. Si tel devait être le cas, la garantie de la mise en oeuvre des mesures de compensation et d'un entretien à long terme des surfaces marécageuses restaurées devait être apportée.

Le 25 octobre 2010, les communes d'Ormont-Dessous et de Château-d'Oex ont été informées des requêtes des associations et des modifications apportées. Le 26 octobre 2010, la Municipalité d'Ormont-Dessous, principalement concernée a accepté le principe de l'ensemble des mesures de compensation.

En parallèle à ces démarches, l'avis de l'Office fédéral du développement territorial (ci-après ARE) et de l'Office fédéral de l'environnement (ci-après OFEV) a été requis à plusieurs reprises sur les questions liées aux constructions et au développement du domaine skiable dans un site marécageux. Les prises de position réticentes tant de l'ARE sur les questions constructibles que de l'OFEV sur l'enneigement mécanique, ainsi que la récente jurisprudence du tribunal fédéral concernant les reconstructions dans les sites marécageux, ont conduit le canton à opter pour une solution négociée concernant l'enneigement mécanique.

Conscient des enjeux économiques, l'OFEV a soutenu le canton tout au long de la démarche et conditionné son accord global si démonstration était faite que les mesures prévues dans le PAC amènent une amélioration notable de l'ensemble du site marécageux, entre autres par une réparation des atteintes.

Les principaux griefs des associations de protection de la nature portaient en particulier sur l'enneigement mécanique et sa justification dans une région rarement confrontée à un déficit de neige, et sur les mesures de compensation et de réparation des atteintes qu'elles jugeaient insuffisantes.

Les deux associations de protection de la nature Pro Natura et le WWF ont fait savoir le 24 mai 2013 à Mme la Cheffe du DTE qu'elles pourraient renoncer à recourir dans la suite de la procédure, d'une part si des garanties leur étaient données sur les modalités d'enneigement mécanique, d'autre part si un nombre suffisant de mesures compensatoires et de réparation des atteintes étaient prévues.

Plusieurs rencontres et échanges ont alors eu lieu avec les deux associations en vue d'aboutir à un accord sur les conditions de retrait d'opposition. Les modalités portaient sur la réparation d'atteintes au site marécageux, l'engagement des partenaires, le financement, la gestion agricole, la pratique du ski, la revitalisation de milieux, l'amélioration de la biodiversité, le suivi scientifique, la communication et la sensibilisation.

Dans la mesure où ces conditions étaient liées à l'enneigement mécanique au Col des Mosses et à des réparations d'atteintes liées aux installations touristiques, la Commune d'Ormont-Dessous et la société de remontées mécaniques Télé-Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA ont été impliquées dans les discussions.

Une discussion portant spécifiquement sur la buvette de l'Arsat a également eu lieu avec la Commune d'Ormont-Dessous, propriétaire de la parcelle concernée (N° 4044), et le propriétaire de la buvette, au

bénéfice d'un droit de superficie.

Dans le catalogue de mesures, trois en particulier sont à relever :

- Revitalisation du secteur du camping et du tennis au Col des Mosses
- Evacuation de l'ancienne décharge de l'Arsat et remise en état de la tourbière
- Suppression des 2/3 tiers de la surface goudronnée du parking de l'Arsat.

Ces mesures devaient être réalisées concrètement dans un délai de deux ans après adoption du PAC.

4. Parking de l'Arsat

Le parking de l'Arsat est situé sur la parcelle N° 4044, propriété de la Commune d'Ormont-Dessous. Il se situe en bordure ouest de la route cantonale allant du Col des Mosses en direction de l'Etivaz, à 1.5 km environ du Col. Les surfaces actuellement goudronnées sont constituées de deux branches formant un V, l'une parallèle à la route cantonale, l'autre perpendiculaire et allant en direction du pâturage des Communs de l'Arsat.

Ces surfaces de parking sont utilisées par les skieurs utilisant les remontées mécaniques de l'Arsat, situées côté parking ou celles de Pra Cornet situées de l'autre côté de la route. Les skieurs doivent enlever leurs skis afin de traverser la route cantonale.

Les parkings sont également utilisés par les fondeurs qui empruntent les boucles damées, par exemple le circuit court Arsat – Lécherette – Arsat ou encore le circuit moyen Arsat – Lécherette – Arsat - Col des Mosses-Arsat.

D'autres fondeurs traversent la route cantonale pour rejoindre les pistes de ski de fond situées de l'autre côté de la route cantonale, vers les Communs des Mosses, Pra Cornet, Lioson d'en Bas.

Ainsi, les skieurs qui se garent à l'Arsat le font soit par choix car ils souhaitent skier dans cette partie du domaine skiable, soit parce qu'ils n'ont pas trouvé de place de parking au Col des Mosses. Mais en aucun cas, ils ne choisissent de se garer à l'Arsat lorsqu'ils envisagent de skier au Col des Mosses. Les places de parking de l'Arsat sont en effet trop éloignées du Col pour servir de parking de délestage. De plus, la distance entre le Col des Mosses et l'Arsat est trop grande pour être parcourue à pied. Il faut ajouter à cela qu'il n'y a pas de trottoir et que la vitesse maximum autorisée est de 80 km/h sur ce tronçon.

Le parking de l'Arsat est utilisé en hiver principalement. En été, il est occupé par quelques visiteurs mais il est généralement vide, contrairement au parking du Col des Mosses. Il est à noter que la buvette de l'Arsat amenée également à disparaître à la retraite du propriétaire, n'est ouverte que pendant la saison de ski.

5. Solutions trouvées

Le PAC N° 292 A prévoit une solution longuement négociée consistant à maintenir la branche de parking située le long de la route cantonale et à ne supprimer que la branche attenante à l'ancienne décharge de l'Arsat qui est actuellement en cours d'assainissement (EMPD "Evacuation de l'ancienne décharge de l'Arsat").

A cette fin, les places de stationnement existantes sur la parcelle N° 4044 qui seront maintenues ont été mises en évidence par un trait tillé dans le PAC. Cette visibilité a été demandée par la Commune d'Ormont-Dessous et les milieux touristiques. Ces informations ont été reportées sur les plans du PAC ainsi que dans le règlement.

Des places de stationnement ont également été mises en évidence par un trait tillé sur la parcelle N° 4031, à l'est de la route cantonale. Ces nouvelles places de stationnement permettront aux skieurs désireux de gagner les remontées mécaniques de Pra Cornet ou les pistes de fond des Communs des Mosses, Pra Cornet, Lioson d'en Bas sans avoir à traverser la route. Il s'agit d'un gain important en

matière de sécurité. Ces places de parking seront mieux gérées de manière à optimiser le stationnement des véhicules les jours de forte affluence, grâce notamment à l'appui du TCS. La partie du parking dont le démantèlement répond à l'exigence de réparation d'une atteinte existante sera rendue à l'agriculture. L'accès aux Communs de l'Arsat sera quant à lui maintenu.

Le réaménagement a été discuté dans ses moindres détails avec les partenaires concernés, à savoir la commune territoriale et propriétaire du terrain et la société de remontées mécaniques. Toutes deux ont fini par concéder que, moyennant une bonne gestion des parkings existants, le démantèlement projeté était non seulement faisable, mais acceptable.

La Municipalité d'Ormont-Dessous a été consultée et s'est déterminée par écrit le 17 juillet 2017. La Municipalité relève ce qui suit :

"*Par ces quelques lignes, nous vous informons que la Municipalité a décidé, au cours de sa séance du 4 juillet 2017, de confirmer sa décision du 28 août 2013, communiquée à Mme Najla Naceur par courrier du 6 septembre 2013, à savoir son entrée en matière pour l'abandon des places de parc secteur côté l'Arsat aux conditions suivantes :*

- *Signature d'une convention entre les parties stipulant clairement que le WWF et Pro Natura s'engagent à ne pas intervenir lors de la mise à l'enquête des dossiers relatifs au renouvellement des installations de remontées mécaniques et à l'enneigement comme prévu dans le PAC 292A.*
- *Les mesures de compensation seront effectives une fois le permis de construire pour l'enneigement mécanique délivré.*
- *La commune d'Ormont-Dessous n'engagera pas d'argent pour la mise en œuvre des mesures de compensation.*

Malgré le fait qu'aucune convention ne soit signée, la Municipalité, consciente que cette mesure de compensation est inéluctable pour obtenir l'enneigement mécanique sur le secteur des Mosses, décide de ne pas soutenir le postulat de Michel Renaud et consorts".

La Commune d'Ormont-Dessous a ainsi consenti à cet effort dans la perspective d'un bénéfice pour le développement touristique de la région, recentré dans le secteur du Col.

6. Conclusion

Le PAC N° 292 A prévoit le démantèlement d'une partie du parking de l'Arsat dans un délai de 2 ans après son adoption. Cette mesure de réparation d'atteintes au site marécageux est le fruit de négociations pour l'enneigement mécanique et, par là, pour le développement touristique de la région.

Le démantèlement de ce parking vise à économiser le sol, embellir la région, tout en préservant l'activité agricole et la pratique confortable du ski. Des stationnements de remplacement ont été trouvés.

En conclusion, le Conseil d'Etat considère que le démantèlement d'une partie du parking ne va pas à l'encontre des objectifs de développement du domaine des Mosses mais au contraire permet de concilier celui-ci avec les exigences légales très strictes de protection du site marécageux. La remise en question de cette mesure serait une entreprise hasardeuse car elle nécessiterait de renégocier le PAC N° 292 A, et avec lui l'enneigement mécanique, obtenu de longue lutte. Cela impliquerait également de nouvelles négociations avec la Confédération. Le risque paraît donc trop important en regard des enjeux du site et des solutions alternatives qui ont pu être trouvées pour le parcage des véhicules.(OSM, RS 451.35),

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 novembre 2017.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

AVRIL 2018 RC-28

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

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le 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 EMPDs accordant au CE un crédit-cadre de CHF 2'544'000 pour co-financer entre autres le projet d'enneigement mécanique des Mosses, portés par Télé-Leysin demandant au CE de présenter un rapport au GC sur la possibilité de maintenir les places de parc devant être démolies près de l'ancienne décharge de l'Arsat

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 8 février 2018 à la Salle Salle Cité, rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Eliane Desarzens, Circé Fuchs, de MM. Sergei Aschwanden, Aurélien Clerc, Nicolas Croci Torti, Pierre Volet, Pierre-Alain Favrod, Werner Riesen, Jean-Marc Nicolet, Marc Vuilleumier, ainsi que de M. Olivier Gfeller, confirmé dans son rôle de président et rapporteur.

Mme Jacqueline de Quattro, cheffe du DTE, y était accompagnée de M. Sébastien Beuchat (directeur DGE-DIRNA) et de Mme Najla Naceur (cheffe de section DGE-BIODIV).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a tenu les notes de séance.

2. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Conseillère d'Etat en charge du Département du territoire et de l'environnement (DTE) rappelle en introduction que le démantèlement du parking de l'Arsat fait l'objet d'un accord négocié de longue date en contrepartie de l'enneigement artificiel du domaine skiable et de mesures de protection des marécages d'importance nationale situés aux Mosses.

Maintenir les places de parc de l'Arsat remettrait en cause une partie de l'accord visant à réparer des atteintes aux sites marécageux figurant dans le Plan d'affectation cantonal 292A (PAC 292A). Ce compromis découle de négociations extrêmement difficiles, puisque ces sites sont protégés par la loi. L'utilisation possible de ce site par le public a nécessité d'intenses et longues négociations.

Par ailleurs, l'enneigement mécanique entre en conflit avec des marécages d'importance nationale et nécessite la mise en place d'une solution négociée.

Les places de parc de l'Arsat sont certes utilisées depuis longtemps. Mais elles sont difficilement conciliables avec un site marécageux remarquable. Il faut encore relever que l'évacuation des deux tiers de ce parking nécessitera d'enlever et de transporter 300 m^3 d'enrobés bitumeux, qui seront recyclés. Pour rappel l'assainissement de la décharge de

l'Arsat a également fait l'objet d'un projet présenté à une commission du Grand Conseil. A la demande de la commune et en raison du postulat déposé par la commission précitée, les deux interventions n'ont pas pu se faire en coordination. L'assainissement de l'ancienne décharge est maintenant terminé. Il est temps de mettre en œuvre les autres mesures de réparations d'atteintes prévues à ce site d'importance nationale. Il ne s'agit nullement de vouloir nuire aux personnes qui vont skier dans cette région. La commune d'Ormont-Dessous a d'ailleurs consenti à cet effort en échange de l'enneigement artificiel, essentiel au maintien d'activités touristiques dans la région, activités qui sont petit à petit recentrées dans la zone du col.

Le Conseil d'Etat considère que le démantèlement partiel de ce parking n'est pas incompatible avec le développement du domaine skiable. Cette opération permettra, au contraire, de concilier les activités de loisirs avec des exigences légales très strictes. Remettre en cause ce démantèlement invaliderait l'accord signé, notamment par les communes, les associations de protection de la nature, la Confédération et le Canton.

Un parking de remplacement est prévu de l'autre côté de la route cantonale, sur une surface d'ores et déjà goudronnée. Cette solution a obtenu l'accord de la commune et de la société de remontées mécaniques, car tous estiment que les places disponibles peuvent suffire, y compris lors de fortes affluences.

Concernant la buvette, un accord avec les exploitants a été trouvé : une convention spécifie qu'ils pourront poursuivre leur activité jusqu'à leur retraite en 2025 tout en prévoyant une indemnisation.

Le Directeur des Ressources et du patrimoine naturels (DGE-DIRNA) relève que le postulat se situe dans un cadre restreint par la convention entre parties, le PAC 292A et l'EMPD sur les Alpes vaudoises.

La Cheffe de section à la Division biodiversité et paysage (DGE-BIODIV) a présenté et commenté le plan du PAC 292A aux membres de la commission, afin de donner une meilleure vision territoriale à chacun, notamment la localisation des marais, des zones agricoles, des espaces dédiés au ski alpin et au ski de fond, de la décharge assainie, du parking concerné, de l'endroit prévu comme parking de remplacement (actuellement utilisée par le triage forestier), etc.

3. DISCUSSION GENERALE

Bien que le postulat et la réponse du Conseil d'Etat portent uniquement sur la question du maintien ou non du parking de l'Arsat, la discussion de la commission a porté sur des problématiques plus larges, afin de se faire une meilleure idée de la situation d'ensemble.

Il s'est agi notamment de savoir si, en plus des pistes de ski de fond, d'autres infrastructures de loisirs existent près de ce parking. En fait, deux remontées mécaniques prennent leur départ dans les environs immédiats. L'une permet de rejoindre les pistes des Mosses, l'autre monte jusqu'à Pra Cornet.

La Commission s'est aussi préoccupée de la buvette se trouvant à proximité du parking. Une convention autorise son exploitation jusqu'en 2025. A cette date, l'établissement sera détruit, car il est d'ores et déjà vétuste et ne répond plus aux normes. Un projet de démolition sera mis à l'enquête. On peut estimer que la disparition programmée de cette buvette est une perte pour l'offre touristique. Il faut cependant rappeler que, lors des négociations menées pour trouver un équilibre entre l'activité de loisir et la protection de la nature dans cette région, il a été prévu de concentrer les infrastructures touristiques vers le col des Mosses, afin de laisser le reste de la zone dans son état naturel.

Concernant la compensation de la perte de places de parc dans le secteur, le rapport du Conseil d'Etat prévoit que l'emplacement du dépôt de bois se trouvant de l'autre côté de la route sera libéré pour permettre aux voitures de stationner. Il s'agit d'une surface équivalente à celle du parking actuel. Un député relève toutefois que cette surface sert déjà de place de stationnement en hiver. Il estime donc que, même si l'endroit sera mieux rentabilisé et moins accaparé par les activités forestières, le nombre de places de parc disponibles va bel et bien diminuer.

La question de l'écoulement des eaux à cet endroit s'est aussi posée. Le parking étant recouvert de bitume, les eaux de surface se déversent dans plusieurs collecteurs puis sont rejetées en contrebas dans le ruisseau de l'Hongrin.

L'enneigement artificiel des pistes de ski entre en conflit avec la protection du site. Comme il n'y a pas eu de neige durant la pause de Noël en 2014, 2015 et 2016, l'enneigement mécanique est considéré comme primordial pour la région. Il s'avère que dans le cadre du PAC 292A, l'enneigement mécanique des Mosses est autorisé. Son mode de financement est aussi clarifiée. Par contre, l'approvisionnement en eau n'est pas encore réglé. La société de remontée mécanique mène actuellement une étude sur le sujet. Au moment des travaux de la commission, les autorités n'avaient pas eu connaissance de son résultat. L'une des solutions possibles consisterait à aller chercher l'eau du lac de l'Hongrin. L'ensemble du projet technique lié à l'enneigement artificiel doit cependant encore être développé et approfondi. Le directeur DGE-DIRNA rappelle que l'affectation du sol constitue la première étape pour tout projet de construction. L'entrée en force du PAC 292A a réglé ce point. C'est lors de la deuxième étape, soit le permis de construire, qu'on vérifie la conformité des normes, notamment les normes environnementales et les normes de sécurité.

Toujours en ce qui concerne l'enneigement artificiel, un député se demande si les associations de défense de l'environnement pourraient s'opposer au renouvellement des installations de remontées mécaniques malgré l'entrée en force du PAC 292A. En réponse, le directeur DGE-DIRNA confirme que pour le moment les associations n'ont pas fait recours. Si d'aventure des oppositions étaient déposées, elles pourraient être levées.

Il apparaît que la réponse du Conseil d'Etat s'inscrit dans le cadre général d'une négociation difficile qui a pris près de vingt ans. Conserver le parking de l'Arsat remettrait en cause les accords et les équilibres obtenus, ce qui aurait pour conséquence de retarder tant les projets d'enneigement artificiel que les mesures de protection de la nature.

4. LECTURE DU RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT

Au chapitre 3 « PAC N°292A, développement touristique et mesures compensatoires », un député demande si les travaux d'assainissement de la décharge de l'Arsat sont terminés. Le directeur de la DGE-DIRNA confirme que tel est bien le cas.

Le chapitre 4 « Parking de l'Arsat » suscite une question concernant la possibilité d'introduire des restrictions de vitesse temporaires sur la route cantonale, en particulier durant les périodes de grandes fréquentations. Il s'avère que, dans ce cas de figure, ce sont les communes qui doivent s'adresser à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Le chapitre 5 intitulé « Solutions trouvées », contient un courrier de la commune d'Ormont-Dessous. L'extrait suivant a attiré l'attention : « La commune d'Ormont-Dessous n'engagera pas d'argent pour la mise en œuvre des mesures de compensation ». Cette affirmation peut-elle être confirmée ? En préambule de sa réponse, le directeur de la DGE-DIRNA rappelle qu'il s'agit là de la position de la commune. En fait, la Confédération verse un subside de Fr. 190'000.- pour le démontage du parking, ainsi qu'une aide de Fr. 80'000.- de l'Office

fédéral. De plus, une aide cantonale est prévue. Le porteur du projet paie le solde. Voilà en ce qui concerne les compensations liées aux remontées mécaniques. Pour ce qui est du démantèlement de la buvette, ce sera le fonds de protection de la nature auquel s'ajoute un subside de la Confédération (à ce jour 65% pour la Confédération et 35% pour le canton). La commune ne verse effectivement rien.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Avec dix voix pour, aucune voix contre et une abstention, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.

Montreux, le 6 avril 2018.

Le rapporteur:
(Signé) Olivier Gfeller