

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**accordant au Conseil d'Etat un crédit cadre de CHF 20'500'000 pour financer la participation de l'Etat
aux études et à la réalisation des interfaces de transport de voyageurs**

et

RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

**sur le postulat Valérie Schwaar et consorts pour un plan directeur cantonal du stationnement d'échange
et de covoiturage (16_POS_198)**

et

**sur la motion Philippe Martinet et consorts en faveur d'une participation financière cantonale aux
programmes de développement des transports publics (11_MOT_142)**

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|-----------|
| 1. PRESENTATION DU PROJET | 4 |
| 1.1 Résumé..... | 4 |
| 1.2 Cadre stratégique | 5 |
| 1.3 Contexte du projet..... | 7 |
| 1.3.1 Croissance de la mobilité et de l'intermodalité | 7 |
| 1.3.2 Développement de l'infrastructure ferroviaire | 8 |
| 1.3.3 Promotion du covoiturage | 8 |
| 1.3.4 Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges | 8 |
| 1.4 Cadre légal et institutionnel | 9 |
| 1.5 Dimensionnement du projet de décret..... | 10 |
| 2. MODE DE CONDUITE DU PROJET | 12 |
| 2.1 Etudes de planification des parkings d'échange | 12 |
| 2.2 Etudes préliminaires d'aménagement des interfaces de transports publics..... | 12 |
| 2.3 Projets et réalisations des interfaces de transport de voyageurs..... | 12 |
| 2.4 Etudes prospectives sur le stationnement destiné au covoiturage | 13 |
| 2.5 Obligation de renseigner | 13 |
| 3. Conséquences du projet de décret..... | 14 |
| 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement | 14 |
| 3.2 Amortissement annuel..... | 14 |
| 3.3 Charges d'intérêt..... | 14 |
| 3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel | 14 |
| 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement..... | 14 |
| 3.6 Conséquences sur les communes | 14 |
| 3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie..... | 15 |
| 3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)..... | 15 |
| 3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA | 15 |
| 3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD | 15 |
| 3.10.1 Principe de la dépense | 16 |
| 3.10.2 Quotité de la dépense..... | 16 |
| 3.10.3 Moment de la dépense..... | 17 |
| 3.10.4 Conclusion | 17 |
| 3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)..... | 18 |
| 3.12 Incidences informatiques | 18 |
| 3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)..... | 18 |
| 3.14 Simplifications administratives | 18 |
| 3.15 Protection des données..... | 18 |
| 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement..... | 18 |
| 4. Rapport du conseil d'état sur le postulat Valérie Schwaar et consorts pour un plan directeur cantonal du stationnement d'échange et de covoiturage (16_POS_198)19 | |
| 4.1 Rappel du postulat..... | 19 |
| 4.2 Rapport du Conseil d'Etat..... | 20 |
| 5. Rapport du conseil d'état sur la motion Philippe Martinet et consorts en faveur d'une participation financière cantonale aux programmes de développement des transports publics (11_MOT_142) 21 | |
| 5.1 Rappel de la motion | 21 |
| 5.2 Rapport du Conseil d'Etat..... | 23 |
| 6. Conclusion | 24 |

GLOSSAIRE

| | |
|-------------------------------------|---|
| Covoiturage | Réalisation en commun de tout ou partie d'un trajet pré-convenu dans une voiture particulière, où le conducteur non-professionnel n'en tire pas de profit financier et ne fait pas partie du même ménage que ses occupants |
| DGMR | Direction Générale de la Mobilité et des Routes |
| ETC | Entreprise de Transport Concessionnaire: entreprise de transport subventionnée par les collectivités publiques afin d'assurer des prestations de transport public |
| FIF | Fond d'Infrastructure Ferroviaire: fond fédéral destiné au financement de l'exploitation, de l'entretien, du renouvellement, de la modernisation et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire |
| Interface de transport de voyageurs | Lieu de transition entre plusieurs modes de transport, le plus souvent entre différents types de transports publics, mais aussi entre transports publics et transports individuels (voiture, scooter, vélo) |
| Interface de transports publics | Lieu de transition entre plusieurs transports publics (train-train, train-métro, train-bus, bus-bus, etc.) |
| Intermodalité | Recours à plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement |
| Multimodalité | Recours à plusieurs modes de transport lors de divers déplacements |
| Parking d'échange | Lieu d'interconnexion et de transbordement entre le réseau routier et les transports publics. Le terme englobe les infrastructures de stationnement permettant le rabattement des automobiles et des deux-roues motorisés (désignées aussi P+R pour Park&Ride) ou des vélos (désignées aussi B+R pour Bike&Ride), vers les transports publics |
| PDCn | Plan Directeur Cantonal vaudois |
| RER Vaudois | Réseau Express Régional vaudois |
| TIM | Transports Individuels Motorisés |
| TP | Transports Publics |

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Résumé

Le développement des interfaces de transport de voyageurs s'inscrit dans la stratégie cantonale en matière d'aménagement du territoire (PDCn : Stratégie A, *Coordonner mobilité, urbanisation et environnement*). Plus particulièrement, il participe au développement de la mobilité multimodale. En effet, les interfaces de transport de voyageurs favorisent la complémentarité d'usage entre les différents modes de déplacement. Leur développement contribue ainsi à limiter les nuisances environnementales liées à la mobilité des personnes en réduisant les distances parcourues en voiture, en améliorant la fréquentation des lignes de TP et en valorisant la pratique de la mobilité douce.

En conséquence, l'action cantonale prévue en matière de développement des interfaces de transport de voyageurs poursuit les objectifs suivants (PDCn : Mesure A24, *Interfaces de transport de voyageurs*) :

- améliorer la qualité des interfaces ;
- augmenter le nombre de places de stationnement (automobiles et deux-roues) dans les interfaces de transport situées en priorité à proximité des gares ferroviaires, et de manière complémentaire à l'entrée des agglomérations.

Pour atteindre ces objectifs, le Canton veille à la qualité de l'ensemble des interfaces de transport. Il élabore une stratégie de développement des parkings d'échange et s'attache à favoriser l'intermodalité en veillant à l'amélioration constante de la fonctionnalité des équipements, tels les parkings d'échange, les gares routières, les stations vélos (B+R), les accès piétonniers, ainsi que celle de leurs interconnexions. Il porte également une attention particulière à la restructuration des secteurs de gare.

Le présent exposé des motifs entend concrétiser l'action cantonale en faveur du développement des interfaces de transport de voyageurs par l'élaboration d'une stratégie qui :

- définit les interfaces de transport de voyageurs d'importance cantonale ;
- donne le cadre stratégique de leur développement ;
- propose de compléter l'action cantonale prévue par le PDCn compte tenu du cadre légal et institutionnel ;
- donne les moyens nécessaires aux études destinées à identifier et définir les projets d'interfaces d'importance cantonale ;
- permet d'accélérer leur réalisation en participant aux études préliminaires et aux projets ;
- donne les moyens nécessaires pour une première tranche de réalisations.

Le stationnement destiné au covoiturage fait également partie des interfaces de transport de voyageurs et participe au développement de la mobilité multimodale. A ce titre, il est intégré au présent exposé des motifs et projet de décret.

La stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs définit les interfaces reconnues d'importance cantonale et identifie quatre principes stratégiques qui s'appliquent à la planification de ces infrastructures.

Interfaces de transport de voyageurs d'importance cantonale

- les arrêts de bus régionaux aux gares/haltes ferroviaires et les arrêts de bus permettant le transbordement entre deux lignes régionales ;
- les parkings d'échange automobiles et deux-roues motorisés ;
- les parkings d'échange vélos aux gares/haltes ferroviaires et aux arrêts de bus régionaux.

Principes stratégiques

1. Organiser les rabattements vers le réseau de TP (lignes ferroviaires) en priorité par le vélo et la marche à pieds pour les distances courtes, puis par les lignes de TP routières pour les voyageurs desservis et finalement par les TIM pour les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP.
2. Rabattre les automobilistes le plus proche de leur lieu de domicile.
3. Localiser, dimensionner et gérer les parkings d'échange afin d'y accueillir prioritairement les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP sur leur lieu de domicile et desservis en revanche sur leur lieu de travail.
4. Dimensionner et gérer les parkings d'échange en cohérence avec les politiques et les tarifications de stationnement régionales et communales à leurs abords.

Un crédit cadre de CHF 20'500'000 est demandé afin de permettre la première étape de la mise en œuvre de la stratégie des interfaces de transport de voyageurs. Ce crédit financera :

- la participation de l'Etat d'un montant de CHF 1'550'000 aux études de planification des parkings d'échange, aux études préliminaires d'aménagement des interfaces de TP et aux études prospectives sur le stationnement destiné au covoiturage ;
- les subventions d'un montant de CHF 17'000'000 à la réalisation des interfaces de transport de voyageurs. Ce montant a pour objectifs de participer à la réalisation d'environ 65 arrêts de bus de lignes régionales et de leurs accès, d'environ 1'100 places de parking d'échange automobiles et d'environ 1'300 places de parking d'échange vélos. Ce montant correspond à la participation du Canton aux ouvrages qui seraient réalisés dans la période couverte par ce premier crédit cadre;
- deux équivalents temps plein (ingénieurs) à la DGMR, sous forme de contrats de durées déterminées à 5 ans, pour un montant de CHF 1'750'000, nécessaires à la conduite des études en partenariat avec les régions, les ETC et les communes et la mise en œuvre des mécanismes de subvention et de suivi.

Ce décret entre dans le champ d'application et le but fixé par la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, RSV 740.21) et élargit ses dispositions d'application. Au-delà des subventions pouvant être accordées aux entreprises de transport pour favoriser l'adoption d'un autre mode de transport en application de la LMTP (Art.6, al. 2, chiffre 1), ce décret permet la subvention d'actions communales aux mêmes fins. Au-delà des subventions pouvant être accordées aux communes dans les agglomérations en application de la LMTP (art. 29, lettre a), ce décret permet la subvention de parkings d'échange vélos en dehors des agglomérations en rabatement sur les réseaux de TP régionaux.

Les participations de l'Etat prévues par le présent EMPD s'élèvent à :

- 50% des coûts des études de planification des parkings d'échange et des études préliminaires des interfaces de TP ;
- 50% des coûts de projet et de réalisation des interfaces de TP reconnues d'importance cantonale ;
- 50% des coûts de projet et 50% des charges de construction et d'exploitation non couvertes par les recettes des parkings d'échange reconnus d'importance cantonale ;
- 45% des coûts de projet et de réalisation des parkings d'échange vélos.¹

Ces participations sont conditionnées à la conformité des objets subventionnés à la présente stratégie. Elles font l'objet d'un engagement sous forme conventionnelle signé préalablement au début des études ou des travaux.

La DGMR est l'autorité compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle des subventions octroyées en application de ce décret. Elle suit les études de planification des parkings d'échange, accompagne les projets reconnus d'importance cantonale portés par les communes et les ETC et suit les effets des subventions allouées au titre du présent décret. De plus, elle renforce son action dans le développement des sites stratégiques situés à proximité immédiate des interfaces de transports de voyageurs et conduit les études prospectives sur le stationnement destiné au covoiturage.

1.2 Cadre stratégique

La stratégie cantonale en matière d'aménagement du territoire entend coordonner mobilité, urbanisation et environnement (PDCn : Stratégie A, *Coordonner mobilité, urbanisation et environnement*). Elle se décline notamment par :

- une urbanisation renforcée des centres où le réseau de transport offre déjà des alternatives de déplacements pour l'ensemble des modes de transport ;
- un développement de la mobilité multimodale comprenant notamment un fort développement de la mobilité douce et des TP.

Si la voiture reste le mode de déplacement dominant, ses performances et ses impacts rendent son utilisation davantage adaptée à la périphérie qu'aux centres. Les TP constituent alors l'alternative la plus efficace notamment dans les secteurs les plus densément urbanisés. La mobilité douce est également une alternative attractive pour les déplacements réalisés sur de courtes distances et en particulier à l'intérieur des agglomérations, à proximité des centres ainsi que dans le cadre des déplacements scolaires, touristiques et de loisirs.

¹ Le taux de participation retenu pour les parkings d'échange vélos correspond au taux minimum de subvention pour une telle infrastructure dans un périmètre d'agglomération bénéficiant d'une subvention fédérale au titre du Fonds d'infrastructure pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), cumulé à une subvention cantonale pour les mesures vélo en agglomération en application de l'art. 29a de la loi vaudoise sur la mobilité et les transports publics.

Le recours à la complémentarité d'usages est également une réponse adaptée au développement d'une mobilité multimodale. La complémentarité d'usages permet de profiter des performances de chacun des modes de déplacement en fonction du contexte territorial dans lequel il se déroule. En ce sens, les interfaces de transport de voyageurs ont un rôle important à jouer. Elles ont deux fonctions principales dans le système de transport :

- permettre de passer d'un mode de transport à un autre ;
- assurer les transbordements entre différents types de TP.

Les interfaces de transport de voyageurs contribuent ainsi à limiter les nuisances environnementales liées à la mobilité des personnes en réduisant les distances parcourues en voiture, en améliorant la fréquentation des lignes de TP et en valorisant la pratique de la mobilité douce.

En conséquence, les orientations prises par le Canton prévoient de veiller à la qualité de l'ensemble des interfaces de transport, d'élaborer une stratégie de développement des parkings d'échange et de s'attacher à favoriser l'intermodalité en veillant à l'amélioration constante de la fonctionnalité des équipements, tels les parkings d'échange, les gares routières, les stations vélos (B+R) ainsi que celle de leurs interconnexions par des cheminements piétons sûrs et efficaces. Le Canton porte également une attention particulière à la restructuration des secteurs de gare. La présente stratégie entend concrétiser ces principes inscrits dans la mesure A24 du PDCn, "*Interfaces de transport de voyageurs*".

Le covoiturage fait partie des mesures en faveur du développement de la mobilité multimodale. Il permet de décharger le réseau routier d'une partie du trafic individuel. La promotion de cette pratique est poursuivie par le Canton en incitant à la mise en place de plans de mobilité d'entreprise (PDCn : Mesure A25, *Politique de stationnement et plans de mobilité*). Le fait de stationner sa voiture dans un parking pour poursuivre le déplacement de manière groupée est une façon de covoiturer. A ce titre, le stationnement destiné au covoiturage fait partie des interfaces de transport de voyageurs. Il est également intégré à la présente stratégie.

La stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs est structurée en trois points. Elle présente les interfaces reconnues d'importance cantonale. Elle identifie quatre principes stratégiques qui s'appliquent à la planification et à la réalisation de ces infrastructures. Elle arrête un processus d'accélération de la mise en œuvre des projets. La stratégie est la suivante :

Interfaces de transport de voyageurs d'importance cantonale

Il existe de nombreuses interfaces de transport de voyageurs. Certaines, comme les arrêts de bus par exemple, sont implantées de manière à desservir les quartiers alentours à des distances praticables à pieds. Ces interfaces sont de portée locale et incombent aux communes. En revanche, d'autres interfaces, de portée régionale, ont un rayonnement plus important. Elles sont ainsi reconnues d'importance cantonale par la présente stratégie.

Il s'agit des interfaces de transport de voyageurs suivantes :

- les arrêts de bus régionaux aux gares/haltes ferroviaires (y compris les aménagements nécessaires aux circulations entre les arrêts et les gares/haltes ferroviaires) et les arrêts de bus permettant le transbordement entre deux lignes régionales ;
- les parkings d'échange automobiles et deux-roues motorisés ;
- les parkings d'échange vélos aux gares/haltes ferroviaires et aux arrêts de bus régionaux ;
- les parkings destinés au covoiturage.

Principes stratégiques

1. Organiser les rabattements vers le réseau de TP principal (lignes ferroviaires et lignes de trafic urbain en site propre) en priorité par le vélo et la marche à pieds pour les distances courtes, puis par les lignes de TP routières pour les voyageurs qu'elles desservent et finalement par les TIM pour les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP secondaires.

Cette organisation des rabattements favorise le développement des modes de transports dont les impacts sur l'environnement sont les plus faibles et vise à maîtriser les investissements publics en optimisant l'usage des infrastructures de transport existantes. Les besoins en matière de parkings d'échange vélos sont en ce sens intégrés à tout projet d'interface de TP ou de parking d'échange automobiles.

2. Rabattre les automobilistes le plus proche de leur lieu de domicile.

Un rabattement le plus proche possible du lieu de domicile limite les impacts du trafic sur le réseau routier.

- | |
|---|
| 3. Localiser, dimensionner et gérer les parkings d'échange afin d'y accueillir prioritairement les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP sur leur lieu de domicile et desservis en revanche sur leur lieu de travail. |
|---|

La mise à disposition d'une offre de stationnement connectée au réseau de TP ne doit pas se faire au détriment du recours aux TP sur l'entier du déplacement.

- | |
|---|
| 4. Dimensionner et gérer les parkings d'échange en cohérence avec les politiques et les tarifications de stationnement régionales et communales à leurs abords. |
|---|

La mise à disposition d'un parking d'échange ne doit pas constituer une alternative à un stationnement au lieu de destination du voyageur, proche du P+R, sans usage des TP auxquels il est connecté.

De même, l'offre en stationnement public à proximité d'un P+R ne doit pas constituer une alternative davantage attractive que la mise à disposition d'un parking d'échange, ce qui diminuerait la rentabilité de l'investissement consenti pour le parking d'échange et accroîtrait la pression sur le stationnement public.

Processus d'accélération de la mise en œuvre

Le développement des projets d'interfaces de transport de voyageurs se heurte :

- à un niveau élevé de complexité des projets : la réorganisation d'une interface de transport de voyageurs nécessite de travailler dans des contextes contraints par des constructions existantes, des flux de transport, des droits d'usage, etc. Un tel processus suppose la prise en compte d'acteurs et d'enjeux multiples afin d'aboutir à un projet partagé. Il suppose également le recours à des procédures et des compétences techniques diverses et spécialisées (aménagement du territoire, architecture, ingénierie, paysagisme, etc.) ;
- à des disponibilités financières limitées : les investissements relatifs aux interfaces de transport de voyageurs incombent souvent à la commune sur laquelle elle est située, alors que l'amélioration du fonctionnement de l'interface (et donc du fonctionnement de la chaîne des déplacements) intéresse un périmètre plus étendu. De plus, le niveau élevé de complexité des projets, l'augmentation croissante et la diversification des flux de voyageurs ou encore la nécessité de trouver de la place dans des sites déjà construits renchérissent les coûts des projets. A titre d'exemple, la rationalisation de l'espace occupé aujourd'hui par les parkings d'échange voitures est souvent nécessaire. Aujourd'hui, des projets ne sont pas lancés en raison de l'incertitude de leur financement.

Il en résulte un développement lent et au coup par coup.

La présente stratégie cantonale est orientée de manière à accélérer la dynamique de mise en œuvre des projets. Elle propose :

- d'établir, par le présent EMPD, les bases stratégiques du développement des interfaces de transport de voyageurs d'importance cantonale ;
- de mettre à disposition un financement cantonal nécessaire afin d'accélérer les études et la réalisation de ces interfaces, en partenariat avec les acteurs locaux, en accord avec les principes de la stratégie cantonale et en adéquation aux contextes locaux et régionaux ;
- d'accompagner les porteurs de projet dans les phases stratégiques de conception des projets.

1.3 Contexte du projet

1.3.1 Croissance de la mobilité et de l'intermodalité

La demande en mobilité des vaudois ne cesse de croître depuis 1970, caractérisée notamment par une augmentation des distances parcourues et un recours de plus en plus fréquent à l'intermodalité. Durant cette même période, le nombre de kilomètres parcourus par personne pour les déplacements pendulaires a été multiplié par sept. Aux heures de pointe, un doublement de la demande a été observé dont la plus grande part s'est orientée vers les TP.

En 2015, on dénombre environ 320'000 pendulaires journaliers dans le canton de Vaud. Selon les perspectives à l'horizon 2030, ce nombre devrait atteindre 375'000 pendulaires journaliers. Conformément à la stratégie poursuivie par le canton, une part importante de cette croissance est attendue sur le réseau des TP. Toutefois, compte tenu de la dispersion de l'urbanisation, il n'est pas possible de desservir l'entier du territoire urbanisé par les TP à des coûts supportables. Dès lors, la pratique de l'intermodalité est privilégiée afin notamment de permettre le rabattement vers les TP.

Des investissements massifs dans l'infrastructure de TP ont été réalisés ou sont prévus ces prochaines années par la Confédération et le Canton afin de répondre aux enjeux posés par l'évolution de la mobilité. Ces évolutions vont renforcer l'attractivité des rabattements vers les TP et mettre ainsi sous pression les interfaces de transport de voyageurs. Un développement coordonné de ces dernières constitue une opportunité de tirer profit au maximum des améliorations consenties sur l'infrastructure de TP, de limiter les impacts du trafic routier et de garantir de bonnes conditions de transbordement pour les voyageurs.

1.3.2 Développement de l'infrastructure ferroviaire

A l'horizon 2025, des chantiers sont planifiés sur 46 gares et haltes vaudoises pour répondre au développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à son entretien et sa mise aux normes de sécurité et d'accès aux personnes à mobilité réduite. Ces interventions sont financées par le FIF.

Ces chantiers constituent des opportunités de coordonner et mutualiser les interventions prévues sur l'infrastructure ferroviaire avec une restructuration des interfaces de transport de voyageurs. Or, de nombreux projets d'interfaces de transport de voyageurs en cours d'étude peinent à se développer suffisamment rapidement pour permettre cette coordination.

La stratégie cantonale des interfaces de transport voyageurs et le premier crédit cadre sollicité par le présent projet de décret visent à accélérer et accompagner le développement des projets d'interfaces de transport de voyageurs portés par les communes et les ETC. Ces démarches entendent saisir les opportunités de mutualisations des interventions offertes par le développement de l'infrastructure ferroviaire afin de répondre aux objectifs en matière de développement des interfaces de transport de voyageurs fixés par le PDCn.

1.3.3 Promotion du covoiturage

Le covoiturage est encore peu développé en Suisse mais il est probable que son évolution suive la tendance observée au niveau européen et augmente dans les années à venir, indépendamment d'une intervention étatique.

La pratique du covoiturage est très diversifiée. 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 TP en phase de consolidation et d'amélioration, dont il serait dommageable d'en détourner une part de la clientèle préférant devenir passagère d'une voiture.

Dans sa réponse du mois de juin 2017 au postulat Raphaël Mahaim et consorts - Encourager le covoiturage (13_POS_020), le Conseil d'Etat s'est engagé à élaborer une stratégie d'accompagnement du développement du covoiturage en cohérence avec sa politique de mobilité. Cette stratégie entend promouvoir en priorité ce mode de transport pour les déplacements pendulaires, en provenance ou en direction des zones mal desservies par les TP.

A l'heure actuelle, les potentiels de covoiturage et les mesures d'accompagnement opportunes (parkings de covoiturage, voies réservées aux covoitureurs, etc.) correspondants à ce public cible ne sont pas connues. Pour certains déplacements transfrontaliers, ces potentiels et mesures sont étudiés dans le cadre de deux opérations d'encouragement au covoiturage actuellement en cours. Il s'agit de projets de coopération transfrontalière InterReg dont l'un est situé sur l'arc jurassien et l'autre sur le pourtour du bassin lémanique. En revanche, aucune étude n'a été conduite à ce jour sur les déplacements internes au canton de Vaud et en provenance des cantons voisins ainsi que d'autres départements voisins français comme le Doubs ou le Jura.

Par ailleurs, la nécessité ou la pertinence d'accompagner ou de renforcer la pratique du covoiturage par la construction de parkings qui y seraient dédiés reste encore à vérifier. L'urgence à intervenir dans le développement et l'amélioration qualitative des interfaces de transport de voyageurs ne permet pas d'attendre que l'opportunité de réaliser des parkings de covoiturage soit vérifiée par des études spécifiques, c'est pourquoi, le présent EMPD propose d'allouer des montants d'étude afin d'évaluer les potentiels de covoiturage et les mesures d'accompagnement destinés aux déplacements internes au canton de Vaud et en provenance des cantons voisins. Le cas échéant, le financement de ces mesures serait demandé par un prochain EMPD.

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

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

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

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

Le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne – Morges, adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006 identifie la nécessité de mettre en œuvre un concept régional de parkings d'échange (MO-5).

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

Le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne – Morges est en cours de révision, à un stade avancé. Sa nouvelle mouture devrait être prochainement adoptée par le Conseil d'Etat. Dans le domaine de la mobilité, il s'inscrit dans la continuité du plan OPair 2005, en visant des objectifs élevés en matière de report modal en particulier au travers des parkings d'échange.

1.4 Cadre légal et institutionnel

Une interface de transport de voyageurs est un lieu de transition entre plusieurs modes de transport, le plus souvent entre différents types de TP, mais aussi entre TP et transports individuels (voiture, scooter, vélo).

Dans le cadre de cet EMPD on distingue deux types d'interfaces:

- celles de portée régionale ou cantonale qui assurent les rabattements avec un rayon d'attractivité étendu. Par exemple : arrêt de ligne de bus régionale à une gare ou parking d'échange ;
- celles de portée locale qui assurent l'accessibilité fine au territoire. Par exemple : arrêt de ligne de bus urbaine ou station de vélos en libre-service.

Un tableau détaillé de la typologie des interfaces de transport de voyageurs est présenté en annexe 1 du présent EMPD.

Le premier type d'interfaces représente souvent des investissements importants. Il concerne les déplacements d'un nombre élevé de communes, au-delà de la commune territoriale dans laquelle est réalisée l'interface. C'est à ce type d'interfaces que s'applique la stratégie cantonale proposée (voir chapitre 1.2 Cadre stratégique).

Le second type d'interfaces représente en général des aménagements de moindre importance. Il concerne des déplacements locaux. Il est logique qu'il incombe à la commune territoriale dans laquelle est réalisée l'interface.

Le cadre légal et institutionnel actuel est le suivant :

Tout ce qui touche à l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à ses accès directs est financé par la Confédération et les cantons par l'intermédiaire du FIF (art. 49 de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957, LCdF, RS 742.101).

Tout ce qui touche aux infrastructures des lignes de trafic urbain en site propre assimilées aux lignes de trafic régional (tramway, métro) est financé principalement par le Canton (art. 7, alinéa 3 et art. 14 LMTP).

Pour tout ce qui touche aux aménagements destinés aux lignes de bus, le financement est régi par la loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou, RSV 725.01). Ce financement incombe :

- au Canton pour tout ce qui concerne l'aménagement des routes cantonales en dehors des traversées de localité, à l'exception des ouvrages particuliers tels que trottoirs, places de parc, baies d'arrêts de bus qui sont supportés par les communes. Le Canton peut prendre à sa charge la moitié des frais des ouvrages particuliers dont il admet la nécessité.
- aux communes pour tout ce qui concerne l'aménagement des routes cantonales en traversée de localité ainsi que l'aménagement des routes communales. Le Canton peut subventionner l'aménagement des routes cantonales en traversée de localité dans les limites fixées par l'article 56 de la LRou.

Les interfaces de transport de voyageurs, généralement situées en localité, incombent donc aux communes.

En ce qui concerne les parkings d'échange, la LMTP permet au Canton de subventionner la réalisation des ouvrages destinés à l'adoption d'un autre mode de transport (art. 6, alinéa 2, chiffre 1). Cette subvention s'applique aux entreprises de transport alors que dans certains cas les parkings d'échange devraient être aménagés, par la commune, en dehors du domaine ferroviaire.

Compte tenu des enjeux liés au cadre légal et institutionnel présenté, des moyens sont demandés afin de venir compléter les mécanismes de financement actuels.

1.5 Dimensionnement du projet de décret

Le crédit cadre sollicité par le présent EMPD comprend :

- un montant de CHF 1'550'000 pour diverses études :
 - o participation de l'Etat aux études de planification des parkings d'échange ;
 - o participation de l'Etat aux études préliminaires d'aménagement des interfaces de TP ;
 - o financement d'un outil de distribution des droits d'accès aux parkings d'échange automobiles ;
 - o financement des études sur le stationnement destiné au covoiturage.
- un montant de CHF 17'000'000 afin de permettre le subventionnement des projets et la réalisation de :
 - o environ 65 arrêts de bus de lignes régionales et de leurs accès, soit une intervention sur près de 20% des interfaces de TP;
 - o environ 1'100 places de parking d'échange automobiles (dont environ 400 places relocalisées pour permettre la réorganisation d'une interface de TP), soit une augmentation de l'offre d'environ 20% en connexion avec le réseau ferroviaire;
 - o environ 1'300 places de parking d'échange vélos.

Ces objets correspondent à ceux qu'il semble envisageable de réaliser dans la période de validité du crédit cadre, compte tenu de l'état d'avancement des divers projets identifiés. Pour financer la suite de la mise en œuvre de la stratégie cantonale et selon l'évolution des besoins, des usages et des comportements, des crédits ultérieurs seront sollicités. A titre indicatif, la répartition des subventions par type d'objets, la liste des projets considérés ainsi que les coûts estimatifs utilisés pour dimensionner le crédit d'investissement figurent dans le tableau ci-dessous et sont joints en annexes 2 et 3 du présent EMPD.

- un montant de CHF 1'750'000 pour le financement de deux équivalents temps plein (ingénieurs) à la DGMR, sous forme de contrats de durées déterminées à 5 ans, nécessaires à la conduite des études en partenariat avec les régions, les ETC et les communes et la mise en œuvre des mécanismes de subvention et de suivi.

Les participations de l'Etat prévues par le présent EMPD s'élèvent à :

- 50% des coûts des études de planification des parkings d'échange et des études préliminaires des interfaces de TP ;
- 50% des coûts de projet et de réalisation des interfaces de TP reconnues d'importance cantonale ;
- 50% des coûts de projet et 50% des charges de construction et d'exploitation non couvertes par les recettes des parkings d'échange reconnus d'importance cantonale. Il s'agit d'une subvention unique à la construction qui tient compte de l'entier de la durée de vie de l'ouvrage. Cette subvention varie ainsi selon la nature du parking réalisé ;
- 45% des coûts des études et 45% des coûts de réalisation des parkings d'échange vélos.

L'annexe 2 présente le nombre et le type d'interfaces pouvant potentiellement bénéficier, dans les années à venir, d'une participation de l'Etat en application du présent EMPD. Il présente également les montants estimatifs des subventions correspondantes. Les montants considérés comprennent une majoration correspondant aux subventions allouées aux études de projet. Le nombre d'interfaces cofinancables ainsi que les montants considérés ont cependant un caractère indicatif ayant pour but le dimensionnement du crédit cadre sollicité par le présent EMPD. Le montant définitif de la subvention sera basé sur les coûts effectifs de chaque interface et fera l'objet d'une convention.

En synthèse, le crédit cadre sollicité par le présent EMPD est composé de la manière suivante :

En milliers de francs TTC

| | |
|--|---------------|
| Diverses études : études de planification des parkings d'échange, études préliminaires des interfaces de TP, outil de distribution des droits d'accès aux parkings d'échange automobiles et études sur le stationnement destiné au covoiturage | 1'550 |
| Subventions aux projets et réalisations des interfaces de transport de voyageurs | 17'000 |
| Dont subventions en faveur des interfaces transports publics | 7'400 |
| Dont subventions en faveur des parkings d'échange (P+R) | 8'200 |
| Dont subventions en faveur des parkings d'échange vélos (Bike+R) | 1'400 |
| 2 ETP à durée déterminée à 5 ans | 1'750 |
| Divers et imprévus | 200 |
| Total | 20'500 |

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

2.1 Etudes de planification des parkings d'échange

Les études de planification des parkings d'échange des voitures doivent permettre :

- d'identifier le réseau de parkings d'échange à développer, tant du point de vue de la répartition géographique que du dimensionnement en distinguant l'offre à réaliser pour les usagers réguliers et les usagers occasionnels ;
- de préciser les principes de gestion à mettre en œuvre (par exemple : mesures de tarification, droits de stationner, part dédiée aux usagers occasionnels, etc.) pour garantir que l'utilisation des parkings corresponde au public cible visé.

Les études sont conduites de manière partenariale par les régions, les communes, les ETC et le Canton représenté par la DGMR. La DGMR participe au suivi technique des études. Dans la mesure où les partenaires le souhaitent, la DGMR peut assurer la conduite technique des études.

Préalablement à l'adjudication du mandat d'étude, un accord est signé entre les partenaires et la DGMR définissant les modalités de la participation de l'Etat. La DGMR vérifie la conformité du cahier des charges avec les principes stratégiques présentés au chapitre 1.2 du présent exposé des motifs.

Les résultats de l'étude sont validés par l'ensemble des partenaires. La participation de l'Etat est libérée une fois les résultats de l'étude validés et l'ensemble des prestations réalisées.

Par la suite, tous les parkings d'échange définis par les études de planification peuvent faire l'objet d'une participation aux études de projet et à la réalisation (voir chapitre 2.4 ci-dessous).

2.2 Etudes préliminaires d'aménagement des interfaces de transports publics

Les études sont conduites par les communes, en partenariat avec les ETC et le Canton représenté par la DGMR. La DGMR participe au suivi technique des études. Dans la mesure où les partenaires le souhaitent, la DGMR peut assurer la conduite technique des études.

Préalablement à l'adjudication du mandat d'étude, un accord est signé entre les partenaires de l'étude définissant les modalités de la subvention de l'Etat. La DGMR vérifie la conformité du cahier des charges avec les principes stratégiques présentés au chapitre 1.2 du présent exposé des motifs.

Les résultats de l'étude sont validés par l'ensemble des partenaires concernés.

Le versement de la subvention de l'Etat s'effectue une fois les résultats de l'étude validés et l'ensemble des prestations du mandat réalisées.

2.3 Projets et réalisations des interfaces de transport de voyageurs

L'Etat subventionne les interfaces de transport de voyageurs reconnues d'importance cantonale et respectant les objectifs et les principes stratégiques arrêtés par la stratégie cantonale en la matière (voir chapitre 1.2. Cadre stratégique).

Les projets sont portés par les communes et/ou par les ETC.

La subvention de l'Etat se fait en deux étapes : pour les études de projet, puis pour la réalisation. Les éventuelles contributions de tiers sont déduites et ne donnent pas lieu à une subvention de l'Etat. La DGMR est l'autorité compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle des subventions octroyées. Elle participe au suivi technique des études pour la première étape détaillée ci-dessous.

Première étape (phases 3 et 4 de la norme SIA 103): avant-projet, projet d'ouvrage, mise à l'enquête et appel d'offres

Une convention est signée entre la DGMR et le pilote du projet sur la base des résultats des études préliminaires. La convention fixe les modalités de la subvention de l'Etat. Elle reprend les résultats des études préliminaires validés par les partenaires concernés.

Les résultats de l'avant-projet et du projet d'ouvrage font l'objet d'une validation par les partenaires concernés.

Le versement de la subvention de l'Etat s'effectue lorsque l'ensemble des prestations sont réalisées.

Deuxième étape (phase 5 de la norme SIA 103): projet d'exécution, exécution de l'ouvrage et mise en service

Une convention de financement est signée entre la DGMR et le maître de l'ouvrage sur la base du projet d'ouvrage. Elle fixe les modalités de la subvention de l'Etat et reprend les conditions fixées par la convention signée pour la première étape d'étude.

Les résultats du projet d'exécution font l'objet d'une validation par les partenaires concernés.

Le versement de la subvention de l'Etat s'effectue, après réalisation de l'ouvrage, sur présentation des factures rentrées.

Parkings d'échange vélos de faible capacité

La subvention de l'Etat aux petites unités de stationnement vélos (5 à 10 places) situées aux arrêts de TP des lignes de bus régionales fait l'objet d'une procédure simplifiée.

Une convention est signée entre la DGMR et le maître de l'ouvrage sur la base d'un projet sommaire. Elle fixe les modalités de la subvention de l'Etat aux études et à la réalisation de l'ouvrage.

Le versement de la subvention de l'Etat aux études et aux coûts de l'ouvrage s'effectue, après réalisation de l'ouvrage, sur présentation des factures rentrées des études et de l'ouvrage.

2.4 Etudes prospectives sur le stationnement destiné au covoiturage

Les études sont conduites par la DGMR en partenariat avec les instances concernées, principalement les départements français ou cantons voisins.

Si les résultats des études démontrent l'opportunité de la réalisation de parkings de covoiturage sur le territoire vaudois, une demande de crédits spécifique sera sollicitée pour le financement des études de projet et la réalisation de ces ouvrages.

2.5 Obligation de renseigner

Les maîtres d'ouvrage ou exploitants d'interfaces de transport de voyageurs ayant bénéficié d'une subvention au titre du présent crédit cadre sont tenus de renseigner la DGMR quand à son usage.

Les informations à transmettre et, le cas échéant, la périodicité du suivi sont précisées par la DGMR lors de l'établissement des conventions et font partie des clauses de la subvention de l'Etat.

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I000589.01 "Interfaces voyageurs (P+R)". Il est prévu au projet de budget 2019 et au plan d'investissement 2020-2023 avec les montants ci-dessous:

(En milliers de CHF)

| Intitulé | Année 2019 | Année 2020 | Année 2021 | Année 2022 | Année 2023 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Budget d'investissement 2019 et plan 2020-2023 | 2'300 | 1'800 | 2'250 | 2'020 | 1'670 |

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

| Intitulé | Année 2019 | Année 2020 | Année 2021 | Années 2022 et ss | Total |
|---|--------------|--------------|--------------|-------------------|---------------|
| Investissement total : dépenses brutes | 1'270 | 2'830 | 2'730 | 13'670 | 20'500 |
| Investissement total : recettes de tiers | | | | | |
| Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat | 1'270 | 2'830 | 2'730 | 13'670 | 20'500 |

Lors de la prochaine réévaluation budgétaire, les tranches de crédits annuelles seront adaptées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 1'025'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de :

$(CHF\ 20'500'000 \times 4\% \times 0.55) = CHF\ 451'000$

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret comprend le financement de deux ETP (ingénieurs) pour des contrats de durée déterminée de 5 ans.

Ces ETP sont principalement destinés à assurer la conduite et l'accompagnement des études financées par le présent décret. Subsidièrement, ils permettront d'assurer le processus d'octroi des subventions qui seront allouées et le suivi de leurs effets.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La charge annuelle d'amortissement de CHF 1'025'000.- est financée au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de CHF 325 millions que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des CHF 500 millions qui a pu être dégagée pour des projets notamment en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RPT).

3.6 Conséquences sur les communes

La subvention cantonale permettra un allègement des coûts d'études et de projets d'aménagement. Le Canton pourra, pour les régions qui le souhaitent, assurer la conduite technique des études. Le rythme de mise en œuvre en sera accéléré.

Les investissements à consentir par les communes territoriales sur lesquelles sont situées les interfaces seront allégés.

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

Les études de planification des parkings d'échange, les études préliminaires d'aménagement des interfaces de TP et les études prospectives sur le stationnement destiné au covoiturage n'ont pas de conséquences directes sur l'environnement. En revanche la réalisation des ouvrages qui découleront de ces études contribuera à la protection de l'environnement et aux économies d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur des TP et de la mobilité douce et une diminution des distances parcourues en automobile.

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

Le projet de décret s'inscrit dans le programme de législature 2017-2022 adopté le 1er novembre 2017 par le Conseil d'Etat. L'axe "2. Rayonnement, attractivité et compétitivité du canton" prévoit la mesure et l'action suivante :

- Mesure 2.8 Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité.
- Action : Développer en particulier les interfaces (gares, stations, parkings d'échange) de transport pour favoriser le report modal, l'autopartage, le covoiturage et la mobilité douce.

La 4^e adaptation du PDCn du 31^{er} janvier 2018 fait référence aux interfaces de transport de voyageurs. Le développement de ces projets s'inscrit dans les lignes d'action A2 "Développer une mobilité multimodale" et A3 "Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines", en particulier les mesures A24 "Interfaces de transport de voyageurs" et A31 "Qualité de l'air".

"De manière générale, le Canton veille à la qualité de toutes les interfaces de transport. Sous réserve de coûts supportables, il tend à offrir aux usagers un accès aux transports publics situé au plus près de leur domicile. Il participe activement, en collaboration avec les partenaires locaux et/ou régionaux concernés, au développement des principales interfaces de transport.

Parallèlement au développement de l'offre ferroviaire régionale, le Canton élabore une stratégie de développement des parkings d'échange. Il s'attache à favoriser l'intermodalité en veillant à l'amélioration constante de la fonctionnalité des équipements, tels les parkings d'échange, les gares routières, les stations vélos (B+R), les accès piétonniers, ainsi que celle de leurs interconnexions.

Le rôle de pôles d'échanges et de point de repère à la fois fonctionnel, commercial et symbolique que jouent aujourd'hui les interfaces de transport au sein des systèmes de déplacements font que celles-ci doivent bénéficier d'une insertion réussie dans leur environnement naturel et construit.

Enfin, la restructuration des secteurs de gare revêt une importance stratégique. En effet, ces lieux présentent à la fois un fort potentiel de valorisation des transports publics et de développement économique. La restructuration des secteurs de gare bénéficie du soutien de la Politique des pôles de développement (PPDE) et de l'action du Groupe opérationnel des pôles (GOP) (PDCn : Mesure A24, cadre gris).

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

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

Le projet de décret est conforme à la loi sur les subventions.

La part du décret dévolue aux mandats externes et aux subventions à fonds perdus allouées par l'Etat est concernée par la TVA au taux de 7,7%. Cette dernière a été prise en compte dans la détermination du montant nécessaire auxdits mandats.

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

La détermination du caractère nouveau ou lié du projet de décret implique un examen sous l'angle de l'article 163, 2^e alinéa de la Constitution cantonale, 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 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.

3.10.1 Principe de la dépense

La contribution étatique est une contribution proposée par le Conseil d'Etat en soutien aux régions, aux communes et aux ETC chargées de la planification et de la réalisation des parkings d'échange et des interfaces de TP. Elle permet également le financement des études prospectives sur le stationnement destiné au covoiturage.

Cette contribution vise à répondre au PDCn (1), à la croissance de la mobilité et de l'intermodalité (2), au développement de l'infrastructure ferroviaire (3), à la promotion du covoiturage (4) et au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges (4). Ces aspects sont développés au chapitre 1.3, contexte du présent exposé des motifs.

(1) Plan directeur cantonal (PDCn) :

Le développement des interfaces de transport de voyageurs est prévu par la mesure A24 du PDCn, dont la 4^e adaptation est entrée en vigueur le 31 janvier 2018.

(2) Croissance de la mobilité et de l'intermodalité :

Le développement des interfaces de transport de voyageurs répond aux enjeux liés à la croissance généralisée de la mobilité des vaudois et aux développements planifiés en conséquence sur l'infrastructure de TP. Ces évolutions vont renforcer l'attractivité des rabattements vers les TP et ainsi mettre sous pression les infrastructures actuelles. Un développement coordonné de ces dernières constitue une opportunité de tirer profit au maximum des améliorations consenties sur l'infrastructure de TP, de limiter le trafic routier et de garantir les bonnes conditions de transbordement pour les voyageurs.

(3) Développement de l'infrastructure ferroviaire :

Le développement des interfaces de transport de voyageurs entend saisir l'opportunité de coordonner et mutualiser la réalisation de ces projets avec les chantiers planifiés aux gares vaudoises.

(4) Promotion du covoiturage :

Le stationnement destiné au covoiturage fait également partie des interfaces de transport de voyageurs et participe au développement de la mobilité multimodale. Son développement nécessite toutefois d'être cadré en cohérence avec la politique de mobilité poursuivie par le canton. Les potentiels du covoiturage et son public cible étant à ce jour encore méconnus, les crédits sollicités pour des études visent à préciser les connaissances en la matière.

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

Le plan des mesures OPair 2005 (Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de l'agglomération Lausanne – Morges, tout comme sa nouvelle mouture en cours d'établissement, prévoit la mise en œuvre d'un "Concept régional de parkings d'échange" (mesure MO-5). La contribution proposée par le présent crédit permettra d'accélérer la mise en œuvre de cette mesure.

L'analyse des déplacements des pendulaires automobilistes parcourant plus de 25 kilomètres montre que la moitié de ces voyageurs se rendent dans l'agglomération Lausanne – Morges ou la traversent¹. Il a dès lors été estimé que la moitié des dépenses destinées aux études de planification, aux études de projet et à la réalisation des parkings d'échange automobiles prévues par le présent décret, contribue à la mise en œuvre de la mesure MO-5 "Concept régional de parkings d'échange".

3.10.2 Quotité de la dépense

Le Conseil d'Etat considère qu'une participation à hauteur de 50% du coûts des études de planification et de la réalisation des parkings d'échange et des interfaces de TP est nécessaire pour accélérer la dynamique de mise en œuvre des projets d'interfaces de transport de voyageurs et pour garantir leur conformité au cadre stratégique présenté au chapitre 1.2 du présent exposé des motifs.

¹ Analyse basée sur les données du relevé structurel des années 2012 à 2014. Sur les 51'500 pendulaires automobilistes parcourant plus de 25 km/déplacement, 18'700 entrent quotidiennement dans le périmètre de l'agglomération Lausanne – Morges et 6'600 traversent le périmètre de l'agglomération Lausanne – Morges.

Les éventuelles subventions fédérales ainsi que les participations de tiers sont déduites des montants couverts par la subvention. Les projets bénéficiant d'une subvention de l'Etat en faveur des mesures de mobilité douce dans les agglomérations ne peuvent pas prétendre à une subvention additionnelle au titre du présent crédit cadre.

Ces crédits, ainsi que ceux demandés pour le financement des études prospectives sur le stationnement destiné au covoiturage se limitent aux besoins indispensables pour conduire et accompagner ces études.

Ces crédits correspondent à ce qu'il semble envisageable d'allouer durant la validité du décret, compte tenu de l'état d'avancement des divers projets identifiés. Pour compléter la mise en œuvre de la stratégie cantonale des interfaces voyageurs, des crédits ultérieurs devront être sollicités.

3.10.3 Moment de la dépense

Tout d'abord, il convient de rappeler que le crédit cantonal sera financé au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements dont un montant de CHF 50 millions a été alloué par le Conseil d'Etat en janvier 2012 pour les P+R.

Il convient également de rappeler l'opportunité de mutualiser le développement des parkings d'échange avec les chantiers planifiés sur l'infrastructure ferroviaire (voir chapitre 1.3.2 du présent exposé des motifs).

Finalement, il convient de rappeler les délais liés au Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne - Morges fixés à l'horizon 2015 et qui devront être reconduits dans sa nouvelle mouture en cours d'établissement (voir chapitre 1.3.4, Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne - Morges).

Vu ce qui précède, il apparaît opportun de ne pas différer les dépenses dans le temps.

3.10.4 Conclusion

Conformément à l'article 163, alinéa 2 de la Constitution vaudoise, avant de proposer tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, l'Etat doit s'assurer de leur financement.

Toutefois, les dépenses destinées à participer financièrement aux études et à la réalisation des parkings d'échange prévues par le crédit cadre, en lien avec la mise en œuvre de la mesure MO-5 "Concept régional des parkings d'échange" du Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges, doivent être considérées comme des charges liées.

Ces charges liées sont déterminées comme suit :

- la part d'études et de subventions dévolues aux P+R dans le présent EMPD s'élève à 9'205'000 CHF, ce qui représente 49.1% des crédits sollicités, hors charges relatives aux deux ETP en CDD (voir à ce sujet 1.5 Dimensionnement du projet de décret ainsi que l'annexe 2 du présent EMPD) ;
- il est considéré que le 49.1% des charges de personnel (soit 859'000 CHF) sont également consacrées au développement des P+R. Les montants consacrés au développement des P+R de cet EMPD représentent donc un total de 10'064'000 CHF ;
- comme indiqué au chapitre 3.10.1 chiffre (5) Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne Morges, la moitié des places de P+R qui seront réalisées concernent l'agglomération Lausanne-Morges et y déploieront un effet positif sur l'assainissement de l'air. Le 50% du montant total dévolu au développement des P+R, soit 5'032'000 CHF représente ainsi une charge liée.

Ces dépenses ne sont pas soumises aux exigences de l'article 163, 2^e alinéa Cst-VD.

Dans le cas présent, la compensation des dépenses, pour la part de l'amortissement annuel, est prélevée sur le montant de CHF 325 millions que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des CHF 500 millions de francs qui a pu être dégagée pour des projets notamment en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RPT).

Une partie des dépenses prévues par le crédit d'investissement proposé sont des dépenses nouvelles. Le décret est donc soumis aux exigences de l'article 163, 2^e alinéa Cst-VD.

La charge nette théorique d'intérêt liée aux dépenses nouvelles doit faire l'objet d'une compensation. Le préfinancement permet, sur le plan comptable, d'assurer l'amortissement de l'emprunt mais non la charge d'intérêt y relative. C'est pour cette raison, que si l'on admet que l'amortissement du montant afférent à la part des dépenses qualifiées de charge nouvelle est compensé dans le cadre des mesures de préfinancement, il n'en va pas de même pour les intérêts.

Dès lors, une partie de la charge nette théorique d'intérêt du crédit d'investissement doit être compensée. Ce montant représente un total de CHF 340'300.-. Il correspond à la charge d'intérêt annuelle de l'emprunt, soit CHF 451'000, à laquelle sont soustraites les charges d'intérêt considérées comme liées, soit un montant de CHF 110'700. Ces dernières correspondent aux charges d'intérêt des CHF 5'032'000 destinés à contribuer à la mise en œuvre de la mesure M0-5 "Concept régional de parkings d'échange" du Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne - Morges.

Cette compensation sera opérée dans le cadre du budget de la DGMR sous la rubrique 3141.

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

En milliers de francs

| Intitulé | Année 2019 | Année 2020 | Année 2021 | Année 2022 | Total |
|---|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Personnel supplémentaire (ETP) | | | | | |
| Frais d'exploitation | | | | | |
| Charge d'intérêt | 0 | 451.0 | 451.0 | 451.0 | 1353.0 |
| Amortissement | 0 | 1025.0 | 1025.0 | 1025.0 | 3'075.0 |
| Prise en charge du service de la dette | | | | | |
| Autres charges supplémentaires | | | | | |
| Total augmentation des charges | 0 | 1'476.0 | 1'476.0 | 1'476.0 | 4'428.0 |
| Diminution de charges | 0 | -340.3 | -340.3 | -340.3 | -1020.9 |
| Revenus supplémentaires | | | | | |
| Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements | 0 | -1'025.0 | -1'025.0 | -1'025.0 | -3'075.0 |
| Total net | 0 | 110.7 | 110.7 | 110.7 | 332.1 |

La moitié des montants destinés aux études de planification, aux études de projet et à la réalisation des parkings d'échange automobiles, soit CHF 5'032'000, sont des dépenses liées. Ces dépenses contribuent à la mise en œuvre de la mesure M0-5 "Concept régional de parkings d'échange" du Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne - Morges.

Les charges nettes correspondant au crédit cadre sollicité s'élèvent à CHF 110'700 par année.

4. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT VALERIE SCHWAAR ET CONSORTS POUR UN PLAN DIRECTEUR CANTONAL DU STATIONNEMENT D'ECHANGE ET DE COVOITURAGE (16_POS_198)

4.1 Rappel du postulat

La Fiche A24 du Plan directeur cantonal portant sur les interfaces de transport et parkings d'échange vise à "augmenter le nombre de places de parc (automobile et deux-roues) dans les interfaces de transport situés en priorité à proximité des gares ferroviaires, et de manière complémentaire à l'entrée des agglomérations".

De telles infrastructures offre les conditions d'un report modal partiel pour les pendulaires mais ne drainent pour l'instant que 1% de ce type de déplacements.

La Fiche A25 du Plan directeur cantonal portant sur la politique de stationnement et plans de mobilité vise elle "à intégrer dans les planifications directrices régionales une politique de stationnement coordonnée avec la qualité de desserte par les transports publics". Ces deux axes visent le même objectif d'une maîtrise du trafic individuel motorisé et du choix judicieux du moyen de transport.

Cette stratégie laisse apparaître néanmoins certaines carences :

- *les parkings d'échange ne sont pas équitablement répartis sur l'entier du territoire cantonal ;*
- *certains parkings ne sont pas judicieusement placés : situés non pas en périphérie d'urbanisation mais parfois au centre-ville ;*
- *aucune fiche du PDCn n'aborde la question du développement des parkings d'échange pour le co-voiturage ;*
- *la tarification multiple et variée induit parfois une distorsion de concurrence, par exemple entre un parking pour le co-voiturage gratuit et un P+R proche dont le prix de la journée s'élève à frs. 8.-.*

Au vu de ce qui précède, nous demandons au Conseil d'Etat, par le présent postulat, d'étudier l'opportunité :

- *de publier l'inventaire des parkings d'échange existants (parkings relais à proximité des gares et stations, parkings d'entrée d'agglomération, parkings dévolus au covoiturage, etc.).*
- *d'élaborer un Plan directeur cantonal du stationnement d'échange sur la base de cet inventaire, et qui permettrait d'identifier les potentiels et les offres à développer prioritairement pour les différents types de parkings.*
- *d'aborder la question de la tarification des différents types de parkings pour limiter - autant que faire se peut - une concurrence des tarifs du stationnement pendulaire conduisant aujourd'hui à une utilisation des parkings en fonction de leur tarif et non pas de leur localisation, contrairement à l'objectif poursuivi.*

Un plan directeur permettrait en outre :

- *une répartition territoriale judicieuse et équilibrée des infrastructures ;*
- *d'échelonner dans le temps les investissements nécessaires voir de les coupler avec d'autres travaux prévus ;*
- *le cas échéant, de prendre des dispositions conservatoires en terme de territoire, voir d'anticiper des processus de zonage ;*
- *une vision régionale des infrastructures nécessaires, les communes étant aujourd'hui souvent seules à devoir porter des projets qui concernent le plus souvent de vastes pans du territoire.*

Lausanne, le 27 septembre 2016

Valérie Schwaar

4.2 Rapport du Conseil d'Etat

Le présent exposé des motifs et projet de décret répond en grande partie aux carences identifiées et demandes formulées dans le postulat. Tout comme le postulat, il a pour objectifs de promouvoir un développement cohérent des parkings d'échange sur le territoire vaudois et d'identifier les besoins en stationnement destiné au covoiturage.

En matière de planification des parkings d'échange, la démarche proposée par le présent EMPD part du constat que l'attractivité et l'opportunité de la réalisation des parkings d'échange est fortement liée à l'évolution du système de transport dans son ensemble dont de nombreux aspects – TP urbains, stationnement public et privé, développement de la mobilité douce, gestion des réseaux routiers en traversée de localité – sont de la compétence des acteurs régionaux et locaux (régions, communes, entreprises de transport concessionnaires, etc.). De plus, le développement de ces projets présente des enjeux importants d'intégration dans le tissu urbain.

La démarche proposée entend, en partenariat avec le Canton, laisser aux régions, communes et ETC la compétence de planifier le développement des parkings d'échange dans le respect d'une stratégie cantonale cohérente. Une participation financière de l'Etat à ces études et à la réalisation des interfaces est sollicitée par le présent décret afin d'inciter ces acteurs à entreprendre les démarches en ce sens. Par ailleurs, les réflexions à mener sur la tarification et sa cohérence avec les politiques de stationnement locales seront traitées dans le cadre de ces études, et seront mises en œuvre dans le cadre des parkings d'échange qui seront réalisés et gérés de manière cohérente avec les principes stratégiques cantonaux.

En ce qui concerne la planification du stationnement destiné au covoiturage, des crédits sont demandés pour des études permettant d'identifier la demande potentielle et ainsi évaluer les besoins en infrastructures qui pourraient faire l'objet d'une demande de crédit ultérieure.

Des crédits sont également demandés par le présent EMPD pour subventionner les études de projet et la réalisation des parkings d'échange dont l'importance cantonale stratégique aura été démontrée par les études de planification, venant ainsi en soutien des communes sur lesquelles seront situées les interfaces de transport de voyageurs, comme le souhaite le postulat.

Finalement, le postulat demande d'étudier l'opportunité de publier l'inventaire des parkings d'échange existants. Cette demande trouve déjà réponse dans les pratiques actuelles de la DGMR. En effet, la DGMR tient et publie un inventaire qui recense les diverses informations officiellement mises à disposition des usagers notamment par les entreprises de transport qui gèrent les parkings d'échange. Cet inventaire, accessible par le géoportail de l'Etat de Vaud, sera également alimenté avec les projets ayant bénéficié d'une subvention au titre du présent décret.

5. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION PHILIPPE MARTINET ET CONSORTS EN FAVEUR D'UNE PARTICIPATION FINANCIERE CANTONALE AUX PROGRAMMES DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS (11_MOT_142)

5.1 Rappel de la motion

Le développement des transports publics (TP) se heurte en l'état¹ à la clause de l'art. 163, alinéa 2, de la Constitution vaudoise, qui limite la marge de manœuvre du gouvernement en matière de tâches dites "nouvelles". De fait, cette disposition restreint dans une large mesure la capacité du Conseil d'Etat d'adapter les équipements en général et les infrastructures de transports en particulier aux exigences de la croissance économique et démographique soutenue que connaît le canton depuis plusieurs années. Cet état de fait est d'autant plus préoccupant que les investissements freinés, voire bloqués, s'inscrivent dans la droite ligne des objectifs poursuivis par le Plan directeur cantonal en matière de transports publics.

Les situations de blocage peuvent confiner à l'absurde. Selon certains juristes, il faudrait, par exemple, attendre que les normes en matière de protection de l'air soient régulièrement dépassées pour que des investissements dans les TP soient considérés comme des tâches liées, en l'espèce à l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air !

A ces concepts juridiques s'oppose la réalité, celle d'une augmentation continue de la population, de la concentration de celle-ci dans les agglomérations et d'un risque objectif de dégradation de la qualité de la vie, si l'on n'accompagne pas cette croissance voulue par une majorité par des investissements adéquats. Pourtant, l'adage dit que "gouverner, c'est prévoir" et, à cette fin, une motion Grégoire Junod et consorts visant à poser les bases légales en faveur d'un fonds d'agglomération est en attente d'un intéressant débat au Grand Conseil. Dans tous les cas de figure, ce type d'investissements nécessite à la fois des montages financiers complexes (cf. participation à tous les niveaux institutionnels), rapides (cf. échancier de la Berne fédérale), et considérables, comme on l'a vu pour le M2.

Dans ce contexte, les député-e-s du district de Nyon ont approché les autres régions du canton via les responsables de leur Conseil régional afin d'envisager une opération conjointe permettant de débloquent la situation de manière coordonnée à l'échelle cantonale. Ils ont pu constater que l'avancement des travaux était assez variable, mais qu'à tour de rôle, toutes les régions et agglomérations du canton seront inéluctablement confrontées au problème du financement de leurs infrastructures de TP : pensons à la Riviera et au prolongement des lignes conduisant à Rennaz, aux villages des bassins de vie reliés à l'agglomération d'Yverdon ou aux communes concernées par le PALM. En ce sens, il s'agira qu'à tour de rôle la solidarité cantonale joue pleinement, pour les projets pertinents et de qualité, y compris hors des agglomérations ; à l'instar du système mis en place pour les investissements périodiques destinés à l'entretien des établissements sanitaires.

Aujourd'hui, sans connaître le détail des projets couverts par l'annonce du Conseil d'Etat dans le cadre des 325 millions affectés aux infrastructures et à la mobilité (cf. BIC du 19 août), c'est un crédit d'environ 9 millions qui doit de toute urgence être débloquent au niveau cantonal afin de mettre à niveau l'offre de TP de la partie vaudoise de l'agglomération franco-valdo-genevoise. En l'occurrence, les communes de la région ont d'ores et déjà définitivement accepté de lever 31 francs par an et par habitant sur cinq années, soit la mise en place concrète d'un fonds d'investissement des transports publics d'un montant de 13,5 millions, et la Confédération est prête à s'engager à hauteur de 5,6 millions. Ces ressources consolidées doivent permettre la réalisation du programme de réorganisation des transports publics, structuré dans une logique de rabattement autour des quatre gares régionales. Ce programme concerne 20 lignes de bus urbaines et suburbaines, ainsi que l'amélioration du cadencement du chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez (NSiCM). Cette amélioration significative de l'offre des TP est coordonnée avec l'évolution de l'offre ferroviaire des CFF qui desservira les gares régionales dès décembre 2012, avec un cadencement semi-horaire de trains rapides (RE), toute la journée, tant en direction de Lausanne que de Genève.

¹ L'exposé des motifs relatif au projet de loi modifiant la LATC (en consultation jusqu'au 17 septembre 2011) prévoit de donner un caractère contraignant aux plans directeurs régionaux et communaux pour les autorités cantonales et communales. Si cette proposition était retenue par le Grand Conseil, cela pourrait, sous conditions, lever l'hypothèque constitutionnelle de la «dépense nouvelle».

Les député-e-s du district de Nyon demandent au Conseil d'Etat par la présente motion de déposer un projet de décret d'ici la fin de l'année 2011 permettant la réalisation des infrastructures précitées, considérées par le Département des infrastructures¹ comme "en tous points conformes aux objectifs cantonaux" (programme de législature, développement territorial maîtrisé, politique de mobilité durable). Ils forment le vœu que d'autres régions pourront, le moment venu, présenter des demandes analogues.

Demande le renvoi au Conseil d'Etat.

Nyon, le 23 août 2011.

(Signé) Philippe Martinet et 16 cosignataires

¹ Cf. lettre du chef du DINF au Conseil régional du district de Nyon du 4 mai 2011.

5.2 Rapport du Conseil d'Etat

Il convient d'abord de rappeler que l'application de l'article 163, 2^e alinéa de la Constitution vaudoise a été précisée comme suit :

"La détermination du caractère nouveau ou lié du projet de décret implique un examen sous l'angle de l'article 163, 2^e alinéa de la Constitution cantonale, 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 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."

La présente motion demandait le dépôt, par le Conseil d'Etat, pour la fin de l'année 2011, d'un projet de décret allouant un montant d'environ 9 millions au programme de réorganisation des TP pour la partie vaudoise de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Elle évoquait l'éventualité de financer ce crédit grâce aux revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de 325 millions au soutien en faveur des infrastructures de transport.

En parallèle au dépôt de la présente motion, une motion pendante (motion 10 MOT -113 Grégoire Junod et consorts pour une loi sur les projets d'agglomération et la constitution d'un fonds cantonal d'investissement) était en cours de traitement par des commissions du Grand Conseil. Cette motion proposait :

- de poser le principe de l'engagement du canton dans le développement et la réalisation des projets d'agglomération s'agissant de la réalisation des infrastructures de mobilité,
- de préciser la prise en charge financière du canton notamment en finançant pleinement les investissements relatifs aux lignes de bus à haut niveau de service et en participant au financement des projets relatifs à la mobilité douce, modération du trafic et aux P+R,
- la création d'un fond d'investissement d'une durée limitée afin de prendre en charge la part cantonale et préfinancer des contributions de la Confédération ou des investissements à charge des communes,
- l'alimentation de ce fonds par le canton (minimum CHF 2 milliards),
- de prévoir des enveloppes spécifiques pour chaque projet d'agglomération gérées de manière régionale.

Cette dernière motion a été refusée en séance du 27 septembre 2011.

Depuis, plusieurs projets destinés au développement des TP, notamment dans la partie vaudoise de l'agglomération franco-valdo-genevoise, ont bénéficié de contributions financées par les revenus extraordinaires des préfinancements en faveur des infrastructures de transport. Dans cette agglomération, on peut notamment mentionner les importants investissements (CHF 24'850'000 mios) alloués par l'Etat, dans ses domaines de compétences, aux projets suivants:

- RER franco-valdo-genevois : point d'évitement de Mies (cadence 15 min) ;
- NSTCM : évitement d'Arzier (cadence 15 min Nyon - Genolier) ;
- adaptation à la croissance du trafic, du réseau de bus régionaux du district de Nyon dans la région de Terre-Sainte et de la jonction autoroutière de Coppet.

Ces investissements s'inscrivent dans la ligne des demandes formulées par la motion, avec des montants bien supérieurs à ceux évoqués à l'époque. De facto, la motion a déjà reçu une réponse favorable en ce qui concerne les infrastructures de transport de compétence cantonale. Au-delà de ces objets dont le financement incombe à l'Etat en vertu des bases légales en vigueur, le projet de décret du présent exposé des motifs propose de compléter l'action cantonale par des subventions cantonales en faveur du développement des interfaces de transport de voyageurs. Les subventions cantonales allégeront d'autant les investissements à consentir par les communes territorialement concernées et contribueront à l'amélioration globale des systèmes de transport pour l'ensemble des communes vaudoises. Par ailleurs, la présente stratégie des interfaces de transport de voyageurs et le décret soumis déploieront leurs effets non seulement dans les agglomérations mais sur l'ensemble du territoire.

6. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

Annexe 1 : Typologie des interfaces de transport de voyageurs.

Mode de déplacement pour repartir de l'interface

| | Vélo | Bus urbain | Bus régional | Lignes de trafic urbain en site propre reconnues d'intérêt régional (métro/tram) | Train | Transport individuel motorisé |
|---|--|--|--|--|--|--|
| Piéton | Stationnement vélo Station vélos en libre service | Arrêt de bus urbain et ses accès | Arrêt de bus régional et ses accès | Station et ses accès | Gare/halte et ses accès | Parking voitures ou deux-roues motorisés et ses accès |
| Vélo | Stationnement vélo Station VLS | Stationnement vélo à un arrêt de bus urbain | Stationnement vélo à un arrêt de bus régional | Stationnement vélo à une station ¹ | Stationnement vélo à une gare/halte | Stationnement vélo à un parking voitures ou deux-roues motorisés |
| Bus urbain | Stationnement vélo à un arrêt de bus | Arrêts de bus urbain | Arrêts de bus urbain et régional | Arrêt de bus urbain à une station ¹ | Arrêt de bus urbain à une gare/halte | Parking d'échange à un arrêt bus urbain |
| Bus régional | Stationnement vélo à un arrêt de bus régional | Arrêts de bus urbain et régional | Arrêts de bus régional | Arrêt de bus régional à une station ¹ | Arrêt de bus régional à une gare/halte | Parking d'échange à un arrêt bus régional |
| Lignes de trafic urbain en site propre reconnues d'intérêt régional (métro/tram) | Stationnement vélo à une station ¹ | Arrêt de bus urbain à une station ¹ | Arrêt de bus régional à une station ¹ | Station à plusieurs lignes ² | Station à une gare/halte ² | Parking d'échange à une station |
| Train | Stationnement vélo à une gare/halte | Arrêt de bus urbain à une gare/halte | Arrêt de bus régional à une gare/halte | Station à une gare/halte ² | Halte à plusieurs lignes ² | Parking d'échange à une gare/halte |
| Transport individuel motorisé | Stationnement vélo à un parking voitures ou deux-roues motorisés | Parking d'échange à un arrêt bus urbain | Parking d'échange à un arrêt bus régional | Parking d'échange à une station | Parking d'échange à une gare/halte | Parking de covoiturage |

Mode de déplacement pour arriver à l'interface

| | |
|--|--|
| | Interface de transport de voyageurs d'importance cantonale |
| | Interface de transport de voyageurs d'importance locale |

NOTES :

Les interfaces de transport de voyageurs d'importance cantonale sont éligibles à une subvention cantonale si elles correspondent aux principes stratégiques énoncés au chapitre 1.2 Cadre stratégique du présent EMPD.

¹ La réalisation de ces interfaces est en général conjointe à celle des lignes de trafic urbain en site propre reconnues d'intérêt régional (métro / tram) et financée dans ce cadre.

² Le financement de ces interfaces est assumé par la Confédération ou le Canton. La subvention cantonale en application du présent EMPD ne s'applique pas.

Annexe 2. Liste indicative des projets et types d'interfaces de transport de voyageurs retenus pour dimensionner le crédit d'investissement.

| Catégorie d'interface de transport de voyageurs | Type d'infrastructure | Nombre total d'objets éligibles ¹ | « Projets en cours d'étude » | | | | « Projets à initier » | | | | Subventions aux projets et réalisations des interfaces de transport sollicitées par le présent EMPD [CHF] |
|---|--|--|--|---|---|--|---|---|-------------------|--|---|
| | | | Nombre d'interfaces / de places potentiellement subventionnées | Montants estimatifs des investissements [CHF] | Montants estimatifs des subventions correspondantes [CHF] | Nombre d'interfaces / de places potentiellement subventionnées | Montants estimatifs des investissements [CHF] | Montants estimatifs des subventions correspondantes [CHF] | | | |
| Interface de TP | Train – bus | 54 | 10 | 13'342'000 | 6'471'000 | 9 | 10'092'000 | 5'046'000 | 6'976'000 | | |
| | Bus - bus | 18 | 3 | 708'000 | 354'000 | 3 | 826'000 | 413'000 | 396'000 | | |
| Parking d'échange automobiles | Nouvelles places | 2'500 places ⁴ | 210 places | 9'499'000 | 4'181'000 | 155 places | 14'514'000 | 2'407'000 | 4'422'000 | | |
| | Places construites y compris places relocalisées | En fonction des projets d'interface de TP | 720 places | 12'744'000 | 3'602'000 | 38 places | 6'461'000 | 1'819'000 | 3'784'000 | | |
| Parking d'échange vélos | Nouvelle place aux haltes/gares ferroviaires | 3'200 places ⁵ | 985 places | 2'255'000 | 1'015'000 | 45 places | 1'061'000 | 478'000 | 1'063'000 | | |
| | Nouvelle place aux arrêts de bus régionaux | 2'500 places ⁶ | - | - | - | 250 places | 7'080'000 | 3'186'000 | 319'000 | | |
| Totaux [CHF] | | | | 38'548'000 | 15'623'000 | | 40'034'000 | 13'349'000 | 16'960'000 | | |
| Arrondi à [CHF] 17'000'000 | | | | | | | | | | | |

¹ Nombre d'interfaces de transport de voyageurs d'importance cantonale potentiellement éligibles à une subvention cantonale, valeurs indicatives selon réseau TP actuel.

Estimation globale du nombre additionnel de places de P+R ou de B+R, valeurs à préciser dans le cadre des études de planification régionales dont le financement est demandé par le présent décret.

Parmi ces interfaces et places de B+R et P+R, le présent EMPD considère pour le dimensionnement du crédit cadre les projets d'interfaces en cours d'étude d'une part et d'autre part une partie (10%) des projets qui selon la DGMR seraient à initier, en fonction notamment des projets ferroviaires qui à sa connaissance seront prochainement lancés. Selon les opportunités ou volontés locales, d'autres projets d'interface pourraient être initiés en priorité et seraient éligibles à une subvention, dans le respect des conditions établies par la stratégie cantonale.

² Correspond aux projets dont les études sont actuellement en cours. Ces projets et leur contenu étant suffisamment avancés, les montants des subventions correspondants sont inclus en totalité dans le dimensionnement du crédit cadre demandé.

³ Correspond aux projets envisagés par les porteurs dans les années à venir. Le niveau de maturité de ces projets étant peu avancé, les montants correspondants sont inclus pour 10% dans le dimensionnement du crédit d'investissement demandé.

⁴ Estimation établie sur la base des données du recensement de la population de l'année 2000. Le nombre définitif de places à réaliser est à préciser dans le cadre des études de planification.

⁵ Estimation établie à partir des données de fréquentation des gares en 2014.

⁶ Estimation établie sur la base d'un besoin moyen de 4 places par arrêts situés hors des agglomérations et à plus de 800 mètres d'une gare.

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit cadre de CHF 20'500'000

pour financer la participation de l'Etat aux études et à la

réalisation des interfaces de transport de voyageurs

du 30 janvier 2019

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics
vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Un crédit cadre de CHF 20'500'000 est accordé au Conseil d'Etat pour financer la participation de l'Etat aux études et à la réalisation des interfaces de transport de voyageurs.

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 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.