

**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'étude de CHF 1'400'000 pour financer l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 30 novembre 2017 à la grande salle de Vufflens-la-Ville et était composée de Mmes Carole Schelker, Circé Fuchs et Myriam Romano Malagrifa (qui remplace Alexandre Rydlo), ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Volet, Pierre Dessemontet, Jean-Marc Nicolet (qui remplace Suzanne Jungclaus Delarze), Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Suzanne Jungclaus Delarze et M. Alexandre Rydlo et 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 infrastructures routières, Mme Mathilde Beaud, direction management des transports, responsable du trafic marchandise, DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

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

Il est expliqué en guise d'introduction que la Cheffe du Département a souvent l'occasion de parler du développement de l'offre de transports public ferroviaire ou sur pneu, orientée vers une amélioration du trafic voyageur. Ceci représente une grosse partie de l'activité d'amélioration de la desserte. Mais la croissance démographique comporte un autre corollaire. En effet, les habitants ont des besoins en termes de consommation et un certain nombre d'entreprises doivent pouvoir acheminer et faire circuler les biens et les marchandises. Le canton exprime le besoin de se doter d'une stratégie de transport marchandise et de localisation de ces infrastructures. Il doit également répondre à l'injonction de la Confédération de se doter de cette stratégie et d'une vision, pour bénéficier des fonds de la Confédération pour le soutien au développement des infrastructures, et pour garantir la libération des sillons nécessaires pour le fret. Il est mis en parallèle les besoins de croissance pour la desserte voyageurs et pour le fret. Il est particulièrement frappant de constater que le lieu où siège la commission est dans une zone qui possède un immense potentiel. Nombre d'entreprises qui s'y installent ont besoin d'une zone logistique raccordée au rail, à la route, à l'autoroute, proche de l'agglomération et des zones de dessertes. Une de ces dessertes ferroviaire est située sur la ligne du pied du jura, qui est aussi une des plus surchargée pour le trafic voyageur. À brève échéance, il y a un risque de conflit entre les sillons du trafic voyageur et ceux du fret. Il n'est pas souhaité de prêter ni l'un ni l'autre. Or sans stratégie, des arbitrages vont devoir être conduits. Plusieurs programmes d'impulsion existent, comme la Loi sur le transport marchandise, révisée et entrée en force le 1^{er} juillet 2016. Elle oblige les cantons à se doter d'une stratégie de transport marchandise. Le FAIF a été voté en 2014, qui vise le trafic voyageur, mais aussi à financer le programme de développement stratégique (PRODES), qui vise à se doter d'infrastructures ferroviaires pour le fret. Le canton de Vaud a fait valoir, dans la prochaine étape d'aménagement, pour 2030-2035, les besoins en matière de capacité et d'augmentation de capacité pour le transport marchandise. Pour solidifier les demandes à la Confédération, les documenter et les rendre plausibles, il est nécessaire de faire ce travail. Le canton ne part pas de zéro et vient demander un crédit d'étude de CHF 1.4 mio, principalement liés à des ressources humaines. Il est exprimé le besoin de tableur sur les travaux conduits depuis 2008 avec la plateforme marchandise, qui a siégé à deux reprises, et qui a permis

d'identifier des axes de travail, d'identifier les acteurs et les actions à mener. Il s'agit de passer à l'étape suivante et de formaliser cette stratégie, et les ressources internes ne sont pas suffisantes pour le faire. Une autre possibilité consistait à externaliser cette stratégie en passant par le compte de subventions à des tiers. Cette option n'a pas été retenue car ces élaborations doivent être coordonnées avec les services de l'Etat, notamment le SDT, la DGE, etc. Il y a une nécessité d'avoir une personne parfaitement intégrée à la mécanique de l'Etat, qui connaisse le fonctionnement interne, les différents projets, etc. Il y a en effet des arbitrages à conduire dans différents projets, comme entre les surfaces d'assolement (SDA) et les infrastructures à construire. La piste privilégiée est d'engager une personne avec un contrat à durée déterminée, et de recourir à l'appui d'entreprises pour des dossiers spécifiques. Le trafic marchandise est une question qui prend de plus en plus d'ampleur au niveau de l'OFT, et qui va compter de plus en plus dans l'attribution des financements en provenance de Berne. Pour l'étape PRODES 2030-2035, l'OFT a retenu deux critères principaux. D'une part, il s'agit de savoir quels seront les surcharges du réseau à horizon 2025 pour voir quels aménagements additionnels peuvent être faits pour fluidifier le trafic voyageur. D'autre part, il s'agira de savoir quels sont les besoins additionnels en infrastructure pour garantir une augmentation du trafic ferroviaire marchandise. Le canton de Vaud est bien positionné car ce sont les demandes adressées dans le cadre de PRODES. Pour les réaliser, il faut se doter de la stratégie.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Il est constaté que la hausse du trafic marchandise atteindra 40% à l'horizon 2040, et que la hausse du trafic passager sera équivalente voire supérieure. Entre Genève et Lausanne, des mesures sont déjà prises pour permettre des évitements et fluidifier le trafic. Il est demandé si ce rapport peut déboucher sur la construction d'infrastructures du même type pour la ligne du pied du Jura, en insistant sur le fait que ce rapport doit mettre en parallèle les deux solutions, quitte à prioriser si on ne peut pas tout faire, en termes d'impact sur le trafic marchandise, sur l'environnement, etc. De nombreuses entreprises se sont installées sur cet axe et il serait dommageable que l'usage pour le trafic voyageur en pâtisse.

La Cheffe du département confirme que l'objectif est que l'un n'aille pas au détriment de l'autre. Mais il y a des conflits sur certains sillons. Certains arrêts ne peuvent se faire à Nyon et Morges car ils entrent en conflit avec le transport marchandise, qui est fondamental pour respecter les horaires, notamment au niveau du bruit. Un arbitrage devra être fait. Le programme Léman 2030 prévoit une série de projets concernant des voies de dépassement et des infrastructures additionnelles, comme à Mies et Chambésy, pour permettre que l'accroissement du trafic fret ne se fasse pas au détriment des voyageurs. Sur la ligne du pied du Jura, la demande dans PRODES 2030 est un by pass pour augmenter les capacités, afin qu'il y ait la possibilité de développer l'offre voyageur, tout en potentialisant les sites de distribution logistique. C'est important pour le canton, qui a la chance d'abriter des entreprises d'importance inter-cantonale comme le centre administratif de la Coop, ou encore Planzer à Daillens. Ces emplois sont intéressants car offrent des possibilités alternatives aux secteurs tertiaires. Ces zones logistiques aident à capter ces entreprises, pour lesquelles l'alternative est Fribourg. Il s'agit de garder et de développer des emplois en plus d'avoir un meilleur report de la route au rail.

La densification du trafic marchandise pourrait-elle impliquer de construire une voie supplémentaire sur certains axes ? Il est remarqué que la région du Chablais connaît également une surcharge et il est demandé comment se passe la coordination avec les CFF. L'objectif de la RPLP était de diminuer le trafic des poids lourds pour les reporter sur le rail. Produit-elle l'effet escompté ? La densification du trafic marchandise diminuerait-elle le transport des poids lourds ?

La réponse est que la Confédération est chargée de coordonner les projets. La vision et les programmes sont fédéraux, inscrits dans la constitution, avec un fonds qui doit financer l'ensemble des aménagements ferroviaires en Suisse. La Confédération veille à ce que les objectifs soient atteints tant pour le trafic voyageur que pour le fret. Dans le cadre des programmes stratégiques d'aménagement, la confédération libère les moyens nécessaires à la construction de l'infrastructure, comme des voies additionnelles de dépassement par exemple. L'option de disposer de 3 à 4 voies en continu entre Annemasse et St Maurice a été abandonnée en raison des blocages en termes de SDA, d'oppositions, de démolition d'immeubles. Une nouvelle stratégie a été développée car les sillons sont très utilisés, par des trains qui ne roulent pas à la même vitesse. Tout l'art du réseau ferroviaire suisse consiste donc à faire en sorte que les trains rapides puissent dépasser les trains plus lents. En fonction de l'horaire, des points de croisement ont été identifiés et

sont en construction notamment à Renens. Ces tronçons permettent de se croiser ou de se dépasser. La volonté du canton et de la Confédération est de pouvoir déterminer où il y a besoin d'avoir plus de trains pour le fret, où sont les sites stratégiques de transbordements, avec des sites logistiques qui doivent être proches des grands bassins de population pour la stratégie du dernier kilomètre. Il est relevé que la volonté d'amener le RER au ¼ d'heure à Cossonay entre en conflit avec la voie fret. Il est donc important d'avoir des raccordements supplémentaires pour le fret dans cette région, de manière à ce que l'activité fret puisse se déplacer à Dailens, ou Vufflens, à décider. Le montant proposé va servir à être prêt pour la prochaine étape d'aménagement.

Concernant le flux d'échange rail-route, la part du rail dans les flux entrants et sortants est faible pour Vufflens-Aclens en 2010, autour de 10%. Des mesures ont ou vont-elles être prises pour augmenter la part du rail ?

C'est précisément la demande formulée dans le cadre de PRODES 2030. La densité de cette ligne est telle qu'il n'est pas possible de faire passer des trains supplémentaires. Pour les voyageurs, la stratégie est de tabler sur des trains à deux étages pour faire passer plus de personnes au lieu de faire passer plus de trains. Les voies de dépassement permettent de potentialiser davantage ces sites sur le plan de la desserte ferroviaire.

La problématique des producteurs et agriculteurs de la région du Chablais est abordée. Ils sont attristés de la disparition d'un point de chargement pour les betteraves à Roche, ce qui va leur compliquer la tâche, avec un trajet plus long sur la route. L'élan donné par cette stratégie pourrait-il apporter des réponses à ce type de problème?

Dans l'analyse effectuée et qui résulte des tables rondes précédentes, pour être efficace, un site logistique doit servir à l'acheminement par le rail de plusieurs filières. La stratégie vise donc à obtenir des sites qui ont une certaine masse critique. Il faut être clair, pour obtenir CHF 800 mio pour le fret, la Confédération a pour stratégie, de manière pertinente, de bénéficier d'endroits comme Vufflens, qui desservent des masses critiques. Avoir des trains de marchandise qui s'arrêtent à plein de petits endroits va préjudicier les voyageurs, car il faudra construire plus de voie de croisement. Il s'agit d'une utilisation saine des ressources. Il n'est pas possible d'avoir une voie d'évitement pour chaque site de chargement de bois, de betterave, etc, qui nécessite un aménagement qui coûte environ CHF 50 mio. Ce ne serait pas raisonnable. Une étude a été réalisée notamment sur la question des betteraves, avec la branche, pour identifier les sites les mieux placés pour desservir une zone large, pour avoir des sites bien raccordés par le rail. La question de la masse critique est un immense enjeu.

Le transport des betteraves est commandé et payé par la sucrerie. Dans le Chablais, une série de sites ne sont pas optimaux du point de vue de l'exploitation et nécessitent beaucoup de manœuvres pour passer de la route au rail. La sucrerie aurait carrément pu décider de ne plus commander de betteraves du Chablais, car le transport coûte trop cher par rapport à d'autres sites en Suisse. Cette situation n'est pas propre au Chablais car elle concerne aussi le Nord-vaudois. Il a fallu trouver des moyens de rassembler des masses critiques sur un site plus rationnel, avec des trains plus grands, qui nécessitent moins de manœuvres et moins de sillons. L'équilibre économique doit satisfaire les différents acteurs.

Il est relevé l'antagonisme des objectifs. Il est souligné la nécessité de travailler avec la branche (gravier, betterave, long bois), pour trouver les bonnes solutions, économiquement réalisables et intelligentes pour la région. Il est nécessaire de rationaliser et non de multiplier, en travaillant avec les gens du terrain, pour trouver un équilibre dans la pesée des intérêts.

Le canton avait lancé une étude pour trouver des interfaces rail-route-lac, pour remplir les fosses de gravier et de remblai. Ce volet fait-il partie de ces tables rondes et est-il intégré dans la suite des réflexions ? Si cette question est spécifique, elle est considérée comme un enjeu majeur pour le canton.

Ce sujet a été évoqué en 2008 et 2010, et fait partie des tâches qu'il va falloir ressortir et approfondir, en collaboration étroite avec la DGE. À l'époque, aucune solution miracle n'a été trouvée. Le département concerné est conscient que cela a un intérêt pour toute la chaîne de transport rail-lac et route-lac.

Un commissaire propose un amendement de CHF 200'000.- argumentant que le canton doit être attentif à ses finances. Il est nécessaire de faire des économies et d'être attentif à chaque objet. Il doit être possible de faire une bonne étude avec moins de moyens. Il y a besoin d'infrastructures pour les marchandises qui n'existent pas en Suisse. Mais il trouve aussi nécessaire de travailler avec les entreprises locales (déchets, gravier), pour lesquelles le train n'apporte pas de solution pour faire quelques kilomètres. En effet, toute

rupture de charge n'est pas intéressante au niveau économique. 3 à 4 sites importants devraient être suffisants pour le canton. Le train fait sens pour l'exportation.

Ces économies de bout de chandelle peuvent coûter très cher. En effet, il s'agit de mettre en balance 200'000.- sur 5 ans, avec CHF 800 mio d'investissements la Confédération qui exigent une stratégie documentée. La Cheffe de département ne pourra pas aller auprès de la confédération, en concurrence avec Zurich, avec le même type de phraséologie. Pour obtenir de l'argent de la Confédération, il est nécessaire d'être crédible et le canton de Vaud a pu obtenir CHF 3 milliards car il s'en est donné les moyens, avec des études et des documents très précis. Elle l'invite à constater ce que le canton de Zurich produit comme documentation pour étayer ses demandes. Le canton de Vaud a beaucoup pleuré, que tout partait pour Zurich, qui a suivi une stratégie et s'est donné les moyens pour se faire entendre. Il s'agit d'un état d'esprit qui ne va pas se jouer avec CHF 200'000.-. Ce poste est documenté et il va falloir engager un ingénieur en transport sérieux et qui maîtrise son domaine. Il est de plus limité à 5 ans. Se référant au débat sur les pertes fiscales de la RIE3 et l'augmentation des subsides à l'assurance maladie, il est rappelé que le déficit du canton n'est pas lié à cela. Il est important pour le canton de continuer à être le gagnant des stratégies fédérales en termes d'investissement. Les entreprises en ont besoin et c'est de cette manière que l'on obtient un cercle vertueux. Il est indiqué que cet amendement se traduirait par le fait de ne pas pouvoir engager la bonne personne et ce signal d'alarme n'est pas le bon dans ce contexte. L'exemple du bouclage du crédit de la patinoire de Morges est cité. Le Conseil communal avait octroyé un montant inférieur à celui prévu pour un projet donné. Il y a eu des dépassements. On ne peut pas faire la même chose avec moins ; ce sera autre chose. Les conséquences de ne pas engager un ingénieur capable et de faire autrement sont claires. Le bouclage des comptes 2017 permettra de se rendre compte si le déficit est si abyssal. Il n'est pas possible de jouer avec la qualité des rapports à remettre à la Confédération.

La stratégie générale qui consiste à renforcer la desserte des agglomérations et régions est compréhensible. Il est bien d'avoir une étude. Il est rapporté les inquiétudes dans le canton, notamment à Yvonand, qui n'est pas comparable à Zurich en termes de topographie. Les voies sont nombreuses et passent aussi sur le canton de Fribourg. Il est relevé que CFF Cargo tient le bâton dans ce domaine et il est demandé si reporter la masse critique par la route des petites et moyennes gares vers des centres plus grands est une bonne solution. Les betteraviers de la plaine de l'Orbe sont inquiets de l'évolution de la gare de Chavornay. Avec moins de sites et plus de kilomètres, avec des véhicules lourds, cela implique aussi plus de CO2.

Les inquiétudes concernant Yvonand sont connues. En matière de mobilité des marchandises, qui doivent être autoportées, il y a parfois des éléments qui sont contre-intuitifs. L'augmentation des kilomètres est compensée par la conservation de l'activité. C'est la logique supérieure. Avec une multiplication des sites, ce n'est financièrement plus intéressant. Les contrats sont rompus, et personne n'aura gagné. La stratégie vise à trouver les meilleurs sites pour atteindre une masse critique, ce qui implique pour certains de faire plus de kilomètres en camion. La réalité est la même pour le Chablais.

Il ne s'agit pas de faire quatre ruptures de charge pour transporter du gravier, mais de le prendre à la source, comme à la gravière des Délices, pour aller le plus directement au lieu de traitement. L'intérêt est de décharger la route d'un trafic énorme. Il y a un gain potentiel important et la stratégie doit se mettre en place, au risque de perdre des activités. L'idée de cette stratégie est de passer du concept, où l'on sait ce que l'on doit faire, à la déclinaison opérationnelle.

Il est difficile de trouver le bon nombre de sites de chargement pour les betteraves, et les intérêts doivent être pondérés, comme les traversées de village, le CO2 généré par les kilomètres. Un scénario évoqué était d'amener toutes les betteraves vaudoises à Avenches-Domdidier pour les charger sur le train pour les derniers kilomètres. Le canton a refusé ce scénario et il a fallu trouver des solutions intermédiaires par région.

Les produits issus du territoire comme le gravier, le bois ou les betteraves n'ont pas pour vocation de venir en centre-ville. Cela rentre-t-il dans le cadre des scénarios de rationalisation, pour développer des points d'accès qui permettent d'éviter des convois et des congestions du réseau aux heures de pointe ? Il est cité les cas d'Yverdon, Yvonand et Ependes.

Cela fait partie des critères. Le problème de trafic lié à la betterave dans Yverdon a été identifié. Les trafics sont orientés du côté de la Poissine et des alternatives au sud sont recherchées.

Il ne faut pas focaliser sur la betterave, au vu de l'évolution de son prix. Les sucreries d'Aarberg et de Frauenfeld risquent bien de disparaître avant que l'on se pose la question de l'emplacement du chargement.

Ce sera malheureusement aussi le cas pour d'autres produits. Avec des véhicules lourds et lents, un commissaire trouve qu'il faut éviter de faire des dizaines de kilomètres. Egalement sensible aux dépenses, concernant l'amendement, quelle est la marge de manœuvre de la commission ?

L'enjeu est colossal pour le canton de Vaud. Il est mis en évidence les deux niveaux de langages difficiles à rejoindre, avec d'un côté le besoin de fournir une qualité de document, avec un canton en concurrence, car les fonds ne sont pas illimités. D'un autre côté, il s'agit de faire des économies. L'élaboration du document pour appuyer la stratégie se matérialise de la manière suivante, à savoir CHF 800'000 pour un poste d'ingénieur et CHF 600'000.- pour des bureaux d'étude. L'amendement annoncé retranche une année de travail, et elle ne pense pas qu'il sera possible de faire ce travail avec une année de moins. Actuellement, les seules ressources de travail sur ce dossier sont les 0.2 ETP d'une collaboratrice de la DGMR. Il s'agit tout de même d'une stratégie fédérale, que cet EMPD permet de soutenir avec l'appui d'un ETP pendant 5 ans, et des études. L'étude est une obligation de la loi fédérale. Un poste avait été identifié pour matérialiser cette étude et en l'absence de cette force de travail, il ne sera pas possible de se doter d'une stratégie convenable. La commission peut amender ou refuser ce qui est proposé. La commission est invitée à faire une pondération entre le coût et l'efficacité. Le département a réfléchi à cette proposition, avec un calcul juste, sans exagération. Avec moins, l'étude devra être recalibrée autrement.

Plusieurs avis diffèrent au sein de la commission. Certains partagent les préoccupations, mais pensent qu'il n'est pas possible d'économiser sur cet objet. L'analyse correcte de cette situation pourra permettre des économies futures. Il ne faut pas non plus oublier les aspects écologiques. Au vu de l'ampleur de cette étude, la somme demandée ne paraît pas démesurée.

D'autres trouvent nécessaire de faire un bilan, pour ce qui est économiquement rationnel, et n'entre pas en contradiction avec la qualité de vie. Il n'est pas possible de dire que l'on fait moins 20% sur un devis, que l'on peut monter une charpente sans dessin d'ingénieur. Un architecte n'accepterait pas de travailler sans cela. Pour cela, il est nécessaire d'engager du personnel qualifié. Un commissaire comprend ce souci mais il est d'avis que cet argent est bien investi, si le canton peut justifier ses besoins en infrastructure. Il fait confiance à l'Etat pour présenter des chiffres qui ne sont pas surfait. Il préfère cela à un crédit complémentaire parce que 4 ans n'ont pas suffi à terminer l'étude. Il invite la commission à voter ce crédit.

Un commissaire a le sentiment que l'argumentation développée est claire et solide, et que la charge financière n'est pas démesurée. Le souci de transparence est salué concernant les raisons de l'engagement de ces moyens financiers et de leur affectation. L'arbitrage a été fait pour demander un poste sur 5 ans. Le mandat est déterminé et cadré, et trouver une personne compétente dans ce genre d'étude exige des montants relativement élevés. Cette stratégie sera complexe, avec des grands écarts, notamment dans sa région, avec la possibilité d'encourager le transfert de la route au rail, avec la gravière des Délices, qui est un succès, et la réalité que l'économie de la betterave souffre et est entrée dans une période de grande instabilité lié au marché européen. Le maintien du transport sur du rail n'est pas tenable économiquement dans ce domaine. La stratégie cantonale doit être forte et documentée et il soutient le crédit demandé, persuadé que ce document sera essentiel à la mobilité et à l'économie du canton.

Le député qui a proposé l'amendement, indique que le rapport va répertorier des sites qui vont ensuite être diminués et rationalisés. Il est d'accord avec ce crédit, mais maintient que cette étude puisse être de même qualité avec moins de moyens. Le département peut aussi compenser le montant retranché.

La Cheffe de département remarque que cette démarche est transparente vis-à-vis du GC. Il aurait pu être créer un poste d'auxiliaire au budget, et personne n'aurait rien vu. Cet EMPD précise pourquoi et pour quelle durée cette personne sera engagée.

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

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

2 Contexte, historique, état des lieux et enjeux

La maîtrise foncière est évoquée. Certains projets seront-ils réalisés sous forme de PAC ou les communes devront-elles affecter ces interfaces sous forme de PPA?

Cela se fera au cas par cas. Il est cité l'exemple d'une parcelle vendue par une hoirie à proximité de la RC 177 qui a été achetée par le canton pour préserver cet espace pour une activité logistique. Il n'est pas possible d'exclure que des entreprises ou des communes vont effectuer ce travail sur d'autres sites. Cela dépendra des

parcelles. Des PAC ne peuvent être exclus pour affecter une zone de rang stratégique à de l'activité logistique ou une révision de PPA conduit par les communes. Il est indiqué que dans la stratégie, la création d'une zone logistique importante, qui permet une masse critique, passe par la maîtrise des terrains. Si les parcelles sont utilisées pour autre chose, les raccordements au rail ne seront pas rationnels. La maîtrise du sol est la maîtrise de la nature de l'activité qui s'y déploie.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'amendement suivant est déposé :

Un crédit d'étude de CHF ~~1'400'000.-~~ 1'200'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises.

Il est estimé que le montant prévu correspond à payer une personne 170.- de l'heure pendant 5 ans. Un tel montant n'est pas nécessaire.

Des précisions sur le montant de l'EMPD sont demandées.

Il n'est pas possible de calculer de cette manière. Un tel poste représente CHF 150'000.- par année, charges comprises. Pendant 5 ans, cela fait CHF 750'000.- à CHF 800'000.-. Le reste est dévolu à des études externes, soit CHF 600'000.- pour des appuis techniques ponctuels. Il n'est pas possible d'engager un ingénieur avec un tel profil avec moins.

Un commissaire souligne que le marché est sec pour un ingénieur en transport. Pour être actif au niveau communal, il est souligné que les salaires sont plutôt élevés dans un tel domaine.

Un membre de la commission travaille dans un bureau d'ingénieur qui fait face à ces problèmes de salaires, de temps de travail, de qualité lorsqu'il reçoit un mandat. La situation dans ce cas est claire au niveau des montants. En votant une diminution, il y aura soit moins de personnes, une durée inférieure, ou moins de prestations externes. Il se demande s'il est raisonnable de discuter sur CHF 200'000.- lorsque l'on voit l'impact sur les gains. Il y a un gros problème d'infrastructures, au profit des personnes et de l'économie, qu'il faut optimiser. Le canton est loin de construire des infrastructures démesurées, et il s'agit de les planifier de la manière la plus efficace possible, pour que tout le monde en profite. Il invite à faire confiance au CE.

Vote Amendement

Par 1 oui, 9 non et 5 abstentions, l'amendement est refusé.

Vote décret

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

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 3 janvier 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard