

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

Exposé des motifs et projets de décrets

- **accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 4'275'000 pour financer la mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises et**
- **accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement sous forme d'une subvention à fonds perdus de CHF 20'731'000 pour financer le renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par la société des transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA et**
- **accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement sous forme de subventions à fonds perdus de CHF 21'300'000 pour financer la construction, la rénovation et la modification d'installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises**

et

Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics

et

Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil

- **sur le postulat Patrick Simonin et consorts "Il faut sauver le génie ferroviaire vaudois" (18_POS_28) et**
- **sur le postulat Yann Glayre et consorts "Pour un engagement fort du canton de Vaud au projet CST, cargo sous-terrain" (22_POS_59)**

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 27 février mai 2025, Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mesdames les Députées Aude Billard et Nathalie Vez ; ainsi que de Messieurs les Députés Jean-Luc Bezençon (en remplacement de Bernard Nicod), Jean-François Cachin, Jerome De Benedictis, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Philippe Germain, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Alexandre Rydlo (en remplacement de Vincent Jaques) et Pierre Zwahlen (en remplacement de David Raedler). Messieurs les Députés Vincent Jaques, Bernard Nicod et David Raedler étaient excusés.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Pierre-Yves Gruaz, Chef de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Frédéric Clerc, Responsable du transport de marchandises – logistique à la DGMR ; Monsieur Jean-Charles Lagniaz, Chef de la division management des transports à la DGMR ; Monsieur Stefan Lendi, Responsable marketing transports publics à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun-dit-Boudry, Secrétaire suppléant de la Commission, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

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

La Conseillère d'Etat rappelle que lors de la présentation de la stratégie cantonale en matière de marchandises lors d'une précédente séance de commission, le plan d'action qui devait suivre avait été annoncé. Il s'agit ainsi de l'objet ici soumis à la CTITM, comprenant des demandes de crédit.

Les besoins croissants de l'industrie et de l'économie en biens de consommation génèrent des déplacements qui ont un impact sur les émissions de gaz à effet de serre, puis sur le bruit et les engorgements. Ce secteur est responsable de 6% de nos émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, le Canton de Vaud est l'un des cantons à abriter des gravières avec une autorisation d'exploiter qui, par chance, sont proches d'installations ferroviaires. Le transport des graviers est relativement complexe, renchérissant considérablement l'activité parce qu'il faut du matériel particulier de traction et de transport, à savoir des locaux relativement chers à l'acquisition. Cette activité n'est de loin pas rentable pour les entreprises de transport public si elles doivent investir seules dans l'acquisition de ce matériel. Les communes traversées par ces poids lourds, par exemple sur le Pied du Jura, se mobilisent pour essayer de diminuer la part de ces véhicules. Telles sont les raisons pour lesquelles le Département a réfléchi à la possibilité d'augmenter la part de matériaux transportés par le rail et de soutenir cette activité.

Il s'agit aussi de prévoir suffisamment de lieux pour les activités de logistique en lien avec nos besoins de consommation, raison pour laquelle le département propose aussi son intervention.

Cet exposé des motifs et projets de décret fait partie du Plan climat vaudois (PCV) de deuxième génération. À lui seul, le secteur du transport de marchandises a prévu 66 millions de francs d'investissements, dont la première part se monte ici à environ 46 millions de francs. Le reste viendra en 2033, soit quand les CFF auront terminé l'installation à la gare de Morges pour les Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) – il y a besoin d'une voie ad hoc. Le Département propose de réserver la deuxième partie du crédit à cette phase ultérieure.

Le Responsable du transport de marchandises – logistique à la DGMR commente ensuite la présentation annexée au présent rapport de commission.

Une priorité du Conseil d'Etat

Renforcer le transport ferroviaire de marchandises est une volonté du Conseil d'Etat inscrite dans le Programme de législature du Conseil d'Etat 2022-2027, mesure 2.8, et dans le PCV de deuxième génération. Cette démarche est coordonnée avec d'autres politiques publiques en cours :

- Plan directeur cantonal ; il convient de relever la difficulté, en aménagement du territoire, de localiser les sites appropriés pour ces activités.
- Stratégie de gestion des zones d'activités où l'activité logistique se développe et doit trouver sa place.
- Plan des mesures de l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges. Cette démarche du PCV vise à reporter certains transports de la route au rail dans le cadre de la lutte contre la dégradation de la qualité de l'air.
- Plans de gestion des carrières et des déchets

Une approche intégrée aux stratégies de mobilité

Cette approche s'inscrit parmi les nombreux thèmes de la DGMR. Le transport de voyageurs concerne tout le monde, mais l'on entend moins parler du transport de marchandises pourtant essentiel au fonctionnement de notre société et de notre économie – tous nos objets sont acheminés depuis un lieu de transformation et de production. Pour cette raison, ce thème est central dans l'action du Canton.

Une activité essentielle, mais génératrice de nuisances

Le transport de marchandises dans le Canton de Vaud se chiffre ainsi :

- 40 millions de tonnes, à savoir environ 10% du trafic suisse, à l'exception du trafic de transit nord-sud entre l'Allemagne et l'Italie qui ne concerne pas le Canton de Vaud. Ce dernier n'est pas forcément considéré par les politiques fédérales qui visent le soutien du report sur le rail à travers les Alpes sur des axes qui ne traversent pas notre Canton. Il doit donc mener une action forte.
- 8% des emplois dans les branches d'activités avec une composante logistique forte, dans la construction, l'industrie, la logistique et le commerce de gros. Cette part est plus élevée si l'on considère l'activité comme support à d'autres activités.
- 6% des émissions de gaz à effet de serre.
- La part modale du rail en tonnes transportées est de 13,8%, fortement minoritaire par rapport à la route – soit 86,2%.
- Les coûts externes non supportés par les utilisateurs du transport de marchandises, à savoir les coûts d'usure des routes, des accidents et de la santé sont valorisés par la Confédération dans un rapport annuel. Cette année, un focus par cantons a révélé que la collectivité vaudoise paie 480 millions de francs par an – référence : 2021 – pour les nuisances du transport de marchandises.

Une démarche concertée et réalisée en étapes

En janvier 2019, un premier décret du Grand Conseil a chargé le Conseil d'Etat d'élaborer une stratégie sur le transport des marchandises. Tous les travaux menés jusqu'à aujourd'hui s'inscrivent dans cette démarche. Des ateliers ont été organisés avec les acteurs de la branche – privés, institutionnels, communes, régions et entreprises – et ont abouti en mai 2021 à un premier rapport « Les diagnostics et objectifs », constituant la feuille de route de la démarche. Des travaux d'approfondissement, des études et des analyses aboutissent à la deuxième phase « Objectifs et mesures », qui concrétise la démarche avec la proposition d'un second décret de mise en œuvre de la stratégie.

Une action résolue autour de 5 objectifs et 8 mesures

La stratégie du transport de marchandises poursuit cinq objectifs :

1. Renforcement du transport de marchandises par le rail

Les actions concernent les MBC et le soutien aux installations privées et publiques, décrites dans les décrets ad hoc. Les autres mesures font partie de la mise en œuvre du crédit d'études pour le trafic de marchandises. La mesure 1-A vise à renforcer les travaux du Canton en collaboration avec les CFF et la Confédération pour que les installations du réseau ferré public puissent absorber la croissance du transport ferroviaire de marchandises.

2. Une logistique urbaine rationalisée et décarbonée

Il importe d'améliorer la fluidité de la circulation dans les centres-villes, où l'activité logistique est très forte et dense. Les livraisons sur le dernier kilomètre croissent en raison du commerce en ligne. Dans les communes, ce nouveau thème n'est pas forcément maîtrisé : l'on travaille beaucoup sur le transport des passagers et sur les voies de circulation, moins sur le transport des marchandises. La mesure donne des moyens financiers au Canton pour soutenir les communes au sein des agglomérations, pour développer des outils et des études, et pour renforcer des programmes.

3. Suffisamment d'espace pour l'activité logistique

Il convient de définir les zones et espaces nécessaires, de les inscrire dans les planifications en matière d'aménagement du territoire en collaboration avec le service compétent et d'accompagner les sites cruciaux ayant une vocation logistique multimodale et raccordable au rail.

4. Collaboration publique-privée renforcée et pérenne

5. Davantage d'innovation

Il s'agit de renforcer les développements technologiques et lancer des appels à projets sur des solutions innovantes en matière de transport de marchandises. Le volet Cargo sous terrain (CST) qui fait l'objet d'un postulat est notamment traité dans cette mesure.

Notre demande concrète : 3 décrets et 1 Adaptation de la LMTP

Les trois décrets se distinguent par la nature de leur financement et de leur objet :

- I. Crédit d'étude pour les mesures de mise en œuvre (CHF 4'275'0000) listées précédemment
- II. Crédit d'investissement pour les locomotives MBC (CHF 20'731'000)
- III. Crédit d'investissement pour les installations rail-route (CHF 21'300'000)

S'ajoute la révision partielle de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP). Elle est nécessaire pour deux raisons, la première étant de compléter les dispositions permettant de soutenir le report des marchandises sur le rail, ce que la loi actuelle ne prévoit pas. Cette révision consiste en l'ajout de deux articles et en l'inscription de la thématique dans les articles introductifs de la loi. Deuxièmement, il s'agit d'être conforme aux dispositions de la loi fédérale sur le transport de marchandises.

Les décrets faisant partie des mesures emblématiques du PCV, ils sont préfinancés par le budget des 200 millions de francs prélevé sous le boucllement 2022. Leur amortissement est donc préfinancé (*cf. chapitre conséquences du projet dans l'exposé des motifs*).

Achat de locomotives pour le transport de matériaux par MBC

Des gravières d'importance se localisent aux abords du réseau, représentant environ un tiers des réserves de graves naturelles du canton sur plusieurs décennies. Pour éviter ou réduire autant que possible les traversées de localités par les poids lourds, le train s'impose. Néanmoins, le coût lié à ce développement est particulièrement élevé dans la mesure où le réseau MBC possède une voie étroite. Les locomotives en circulation entre Apples et Morges diffèrent de celles du réseau CFF. Il faut deux fois plus de locomotives pour parcourir le même trajet, les wagons pouvant être transbordés avec des chariots, alors que sur une ligne CFF, un train suffit. Cela implique un besoin d'investissement beaucoup plus élevé qu'avec un transport ferroviaire normal, raison pour laquelle le Canton estime nécessaire d'intervenir. Cette approche d'investissement semble la meilleure pour permettre à l'entreprise de rester autoporteuse. Sans quoi, le transport ne serait pas supportable pour l'utilisateur, et devrait être soit abandonné, soit soutenu par ailleurs. De plus, les locomotives, produites en 1994, sont vétustes, mais ne peuvent plus être remplacées, certains composants n'étant plus fabriqués. Le Département propose donc de renouveler les locomotives en circulation.

Une deuxième gravière va s'ouvrir sur ce réseau. C'est seulement à l'issue des travaux en gare de Morges que le trafic pourra augmenter sur le réseau des MBC et qu'un nouvel investissement sera nécessaire. Entre le préfinancement du PCV et ce qui est demandé aujourd'hui, le différentiel se monte à 20 millions de francs environ, pour l'achat des locomotives.

Contribution financière à la réalisation d'installations rail-route

Ce troisième décret vise le soutien financier des entreprises qui souhaitent développer des installations rail-route. Pour rappel, le transport par rail génère 12 fois moins de CO₂ que par camion. Néanmoins, pour des raisons d'investissements notamment, il reste économiquement peu attractif. Il s'agit donc de soutenir et inciter les entreprises à changer leur modèle logistique de manière durable par un investissement au démarrage. Les entreprises qui construisent leur réseau logistique autour d'infrastructures ferroviaires l'exploiteront de nombreuses années. Ce choix, qui doit être fait dès le début, est nécessaire à l'investissement. Le soutien au démarrage et à fond perdu suscitera chez les entreprises un réel intérêt économique au changement.

Exemples de contribution aux installations rail-route I/II (cas existants)

Premier exemple : un centre logistique régional relié au rail pour le commerce de détail prévoit la construction d'une voie non électrifiée d'environ 120 m à l'intérieur d'un bâtiment ainsi que d'un quai de transbordement et de circulation à l'intérieur d'un bâtiment. L'installation permettra le transbordement de la route au rail d'environ 55'000 tonnes par an. Les coûts pour la réalisation sont estimés à CHF 1'900'000.- ; la contribution de la Confédération (40% selon la Loi fédérale sur les transports de marchandises – LTM) à CHF 760'000.- ; les coûts pris en considération par le Canton à CHF 1'140'000.-. Le taux de contribution du Canton, de 42.50%, est calculé en fonction du tonnage. Finalement, la participation financière du Canton se monterait à CHF 484'500.-.

Second exemple : un site de déchargement de déblais de chantier projette la construction d'une voie électrifiée d'environ 250 m, d'un appareil de voie (aiguillage), ainsi que d'une fosse de déchargement et d'un espace pour la circulation des camions. L'installation permettra le transbordement de la route au rail d'environ 365'000 tonnes de matériaux par an. Sur les CHF 5'200'000.- estimés pour cette réalisation, la contribution de la Confédération (40% selon la LTM) se monte à CHF 2'080'000.- ; les coûts pris en considération par le Canton à CHF 3'120'000.-. Le taux de contribution du Canton étant de 50% au maximum, la participation financière du Canton atteindrait CHF 1'560'000.-.

3. DISCUSSION GENERALE

Un Député déclare être acquis, comme d'autres commissaires, au transfert des transports de la route au rail et en faveur de la stratégie cantonale telle qu'exposée et de la révision de la loi. L'ensemble du dispositif est de loin la plus importante mesure emblématique liée au PCV. Le commissaire souhaite des éclaircissements sur la volonté du Conseil d'Etat d'augmenter de 45% le transport des marchandises par le rail. En effet, cette part, actuellement de 13,8%, atteindrait seulement 20%, le reste continuant d'être transporté par camions. Les millions demandés sont peu en rapport avec l'ambition climatique du Canton.

Le commissaire demande aussi s'il est politiquement admissible que le renouvellement du matériel roulant des MBC relève d'une mesure emblématique et climatique. Lui et les commissaires au nom de qui il s'exprime seraient tentés de demander un nouveau financement.

La Cheffe du DCIRH répond que le Conseil d'Etat décline son plan d'action sur la base de sa stratégie marchandises. Concernant les 209 millions de francs, le Conseil d'Etat a considéré qu'il est ambitieux de vouloir doubler, par rapport à la Suisse, la part modale du rail pour le transport des marchandises. Il s'agit de passer à une part modale à 20%, alors que la moyenne suisse est de 10% et que cette politique publique suisse a bénéficié de beaucoup d'argent (trafic nord-sud). Le trafic restant ne dépend pas d'investissements de l'Etat, mais nécessite une collaboration renforcée avec le secteur privé, qui a en main la plus grande part du transport de marchandises. Ce dialogue est en cours dans le cadre de la plateforme et des ateliers depuis 2018. Cela a donc pour but de poursuivre un objectif non seulement climatique, mais également en matière d'apaisement du trafic et de réduction du bruit et des nuisances dans les communes. Il s'agit ainsi de 20'000 trajets économisés. Le Programme de gestion des carrières (PGCar) oblige les exploitants à transporter une part des produits extraits par le rail. Il y a donc une logique à permettre aux MBC d'acquérir ce matériel pour offrir aux privés des prix plus attractifs.

Pour le commerce en ligne et des magasins, une partie du trafic des marchandises est effectuée par des camionnettes. La volonté est de mettre ces personnes en relation pour partager, sur une base volontaire, des plateformes logistiques dans les centres urbains. Les commandes seraient acheminées par rail vers des centres logistiques – dont l'un est en projet à Sévelin – puis de grouper les commandes dans des camionnettes selon la destination pour limiter le nombre de ces dernières et le nombre de kilomètres parcourus. Cela nécessite une prise de conscience du secteur.

Un commissaire salue la stratégie sur les marchandises, importante et utile pour préserver le climat, améliorer les aspects quant au bruit et aux nuisances des camions et transférer un maximum de transports sur le rail. Toutefois, il émet des doutes sur quelques-uns des éléments présentés, notamment la logistique urbaine, plus précisément l'absence ou le peu de mentions de la micro-logistique urbaine avec les vélos-cargos qui peuvent désormais déplacer des palettes de 250 kg. À l'inverse des camionnettes et des camions, ils posent moins de problèmes en matière de sécurité routière et d'espaces de livraison, un enjeu important qu'il s'agira de travailler à l'aide de la stratégie.

La Conseillère d'Etat répond que les informations sur les vélos-cargos figurent à la page 36 de l'exposé des motifs.

En outre, le projet Cargo sous terrain (CST) connaît des difficultés croissantes, alors qu'il avait bien commencé. Les 35 milliards d'investissements à terme seraient portés par les privés. Le canton de Zurich met un frein au projet, estimant que ce dernier permettra de diminuer seulement de 1% le nombre de marchandises transportées. Cela ne répond pas à la nécessité de passer de la route au rail et il n'y a aucune garantie, dans la loi fédérale ou dans les propos des meneurs du projet, que CST ne servira pas à dédoubler le trafic de marchandises (surface-souterrain). Ainsi, le nombre de camions et de camionnettes ne diminuerait pas.

Un membre de la Commission estime que le financement du remplacement des locomotives ne doit pas passer par des fonds dédiés au PCV.

Le Responsable du transport de marchandises – logistique à la DGMR indique que les locomotives hybrides sont nécessaires pour desservir la future gravière de Ballens, une voie de raccordement n'étant pas électrifiée, et pour effectuer des manœuvres. Ces locomotives seront achetées sans moteur, car entre Apples et Morges, il n'y en a pas besoin. Le moteur sera ajouté uniquement si la gravière de Ballens est exploitée.

Une Députée se joint aux propos de soutien déjà exprimés. Une part importante des transports en lien avec le commerce en ligne est due au retour de marchandises commandées.

La Conseillère d'Etat observe ne pas pouvoir agir en la matière, mais la commissaire évoque alors la possibilité de mener des campagnes de prévention.

Le Responsable du transport de marchandises – logistique à la DGMR répond à la commissaire sur trois points. Les permis octroyés pour l'exploitation des gravières sont de 20 à 25 ans, mais les réserves à Apples et Ballens sont beaucoup plus importantes. Il y a donc une adéquation avec la durée de vie des locomotives.

La Confédération ne participe pas à l'acquisition du matériel roulant, mais le soutient en payant l'infrastructure. Les MBC connaissent les mêmes règles de financement et reçoivent le soutien de la Confédération pour la réalisation des infrastructures de chargement des tiers. Le Chef de la division management des transports à la DGMR ajoute que dans le cadre de la commande, est prévue une locomotive dédiée au secteur de l'infrastructure, pour les travaux le long de la ligne ; elle sera financée par la Confédération.

Les pièces des locomotives actuelles seront vraisemblablement revendues, mais les MBC prévoient très peu voire aucun retour financier.

Une commissaire salue également la stratégie et les mesures prévues. Elle souhaite avoir une estimation de ce que ce l'on peut espérer de ce transfert et demande si une croissance linéaire du transport de marchandises est attendue et, donc, à davantage d'émissions dans l'absolu. La Cheffe du DCIRH indique, qu'en effet, la consommation augmentera notamment en raison de la croissance démographique. Il est d'autant plus nécessaire d'influencer le transfert modal et d'agir pour qu'une partie du transport émette moins de CO₂. Pour cette raison, l'EMPD prend place dans le PCV. La Confédération prévoit une augmentation de 36% du trafic de marchandises à l'horizon 2050. Sans transfert vers le rail, la situation se péjorera.

La commissaire demande aussi si l'accroissement de la demande en énergie électrique due à la croissance du trafic ferroviaire est pris en compte dans l'estimation des besoins électriques du canton. La Conseillère d'Etat répond que la Direction générale de l'environnement (DGE) tient compte de cela, mais vérifiera ce point, la commissaire indiquant que la DGE lui avait répondu l'inverse, lors d'une séance de la CENEN.

Le Responsable du transport de marchandises – logistique à la DGMR explique que le transit n'est pas pris en compte pour le transport de marchandises, parce que le Canton n'a pas d'influence sur cela. Grosso modo, le transit correspond à 6 millions de tonnes ; la part du rail est plus difficile à estimer, car l'on ne dispose pas de chiffres, mais elle correspondrait à 10% des 6 millions de tonnes.

Un membre de la Commission salue également l'objectif que se fixe le Canton de Vaud en matière de transfert route-rail. Comme la population augmente de manière continue, les infrastructures doivent être adaptées, tout comme les concepts d'approvisionnement et de dessertes. Une bonne coordination entre la DGMR et les CFF est ainsi fondamentale. Le paramètre important pour assurer une bonne desserte en marchandises dans notre canton relève des sillons. Actuellement, le réseau ferroviaire est âgé. En lien avec la problématique des sillons, dans le trafic marchandises sur le pied du Jura, l'infrastructure connaît une certaine limitation. Deux options : réduire le nombre de trains ; construire plus de voies.

Le commissaire partage aussi la réflexion selon laquelle une partie du crédit demandé pour les MBC, en particulier le renouvellement des locomotives, ne devrait pas relever de considérations écologiques, mais être pris sur les budgets « normaux ».

En Suisse, 98 à 99% des lignes ferroviaires sont électrifiées. Des locomotives avec batteries ou moteur thermique sont donc encore nécessaires. Lors de travaux, parfois, la ligne de contact ne peut être enclenchée, rendant indispensable une locomotive hybride ou à batterie.

Les CFF sont observateurs de CST. Ce concept rappelle la période du Swiss-Métro, intelligent, mais cher. La rentabilité du projet, très incertaine, doit être examinée.

Un Député souhaite savoir si les carrières au-dessus de Bière sont prises en compte dans le projet et s'il y aura un quai de chargement pour les graviers ou si un transport à Apples ou Ballens sera nécessaire.

La Conseillère d'Etat indique que ces gravières n'étant actuellement pas reliées au rail, elles ne font pas partie du projet, mais à l'avenir les MBC pourraient y réfléchir pour recevoir des financements de la Confédération.

Un commissaire signale le trafic généré par la place d'armes de Bières. Passablement de convois militaires, en particulier de blindés lourds, se font par ferroutage. Dans le programme de développement de l'armée, d'autres véhicules lourds serviront à Bières et transiteront régulièrement. Les locomotives dont il est question seront amenées à tracter ces convois. Le commissaire demande donc si des financements du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports pourraient être envisagés.

Les membres de l'administration répondent que les MBC font payer le transport et que l'armée possède une voie de raccordement qu'elle a financée. Des transports sont payés par l'armée, mais la question de l'investissement à l'acquisition de matériel reste ouverte.

Un membre de la Commission relève la problématique de la cohérence entre le réseau ferré à voies normales des CFF, des BLS et d'autres compagnies, et les réseaux à voies métriques, qui se pose aussi dans les Grisons et entre Orbe et Chavornay. Un jour, il faudra accéder à la cohérence du réseau.

La Cheffe du DCIRH insiste sur la nécessité des investissements dans les redondances et les voies de dépassement, pour que le trafic de marchandise puisse conserver ses signaux, par rapport au trafic de personnes avec lequel il est en concurrence. Le risque est que le trafic des marchandises soit délesté.

Le Responsable du transport de marchandises – logistique à la DGMR explique que le graphique de la figure 4 montre les relations des transports de marchandises vaudois à l'intérieur du canton entre Morges et Apples et entre Vufflens et l'Argovie, et à l'international depuis Daillens vers la France. Les trois courbes ensemble donnent les 40 millions de tonnes du trafic de marchandises vaudois.

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

(Seuls les points ayant fait l'objet d'une discussion sont ci-après reportés)

2. INTRODUCTION

Un Député demande confirmation que le renouvellement du matériel roulant (*cf. page 5 de l'exposé des motifs*) sera sans incidence sur les émissions de gaz à effets de serre, la Conseillère d'Etat répond que sans renouvellement, l'incidence sera majeure avec 20'000 mouvements de camions. Grâce au renouvellement, les MBC pourront contractualiser avec les exploitants de la gravière et une partie des matériaux excavés sera transportée par rail.

Le commissaire relève que si l'on considère comme mesure emblématique tout ce qui permet de maintenir la situation actuelle, des sommes considérables seront à charge du PCV. Il s'agit d'une question de fond. De plus, le choix des locomotives hybrides aura un impact climatique supérieur aux locomotives électriques actuelles. La Conseillère d'Etat répète que ces mesures font partie du PCV. Par le biais de ces quelques 46 millions de francs, le Canton fournit un effort colossal par rapport à d'autres cantons. Cela pour éviter les 20'000 passages de camions et pour doubler la capacité. Sans cet effort, il ne sera pas possible de doubler la part du fret et l'impact sur le climat sera massif.

À ce même commissaire, qui demande pourquoi ne pas avoir inscrit le montant pour MBC dans le budget des investissements, la Cheffe du DCIRH répond que le plan d'investissements sur lequel le Conseil d'Etat s'accorde se découpe en tranches de crédits (TCA), dont les 209 millions de francs pour le PCV.

Un membre de la Commission regrette qu'un dixième des 209 millions de francs prévus pour le climat, déjà insuffisants, soit de surcroît utilisé pour le remplacement de locomotives, au détriment d'autres mesures. Néanmoins, il est compréhensible que si la somme n'est pas prise ici, ce seront des charges d'amortissement supplémentaires sur les comptes futurs de l'Etat.

3. PRESENTATION DU PROJET DE MISE EN ŒUVRE DE LA STRATEGIE RELATIVE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

A un Député qui s'interroge sur la nécessité de l'ETP supplémentaire, la Conseillère d'Etat signale déjà que la réflexion sur l'optimisation des ETP à la DGMR est constante. Afin de suivre l'investissement des 66 millions de francs et établir des relations avec les partenariats privés, une personne est nécessaire, car, pour l'heure, seul M. Clerc travaille sur les questions de transport de marchandises, ce qui est insuffisant. Pour cette tâche non pérenne, il a été décidé de ne pas augmenter le budget ordinaire, mais de créer un poste limité sur 5 ans, financé par l'investissement. Le Chef de la DGMR ajoute que sans cette ressource supplémentaire, l'on n'avancera pas dans le projet. Le commissaire comprend les besoins en ETP, mais relève que la question se posera à nouveau en plénum. Il se demande si les compétences nécessaires pourraient être trouvées à l'interne de l'Etat de Vaud.

La Cheffe du DCIRH déclare que c'est chaque fois une pesée des intérêts à effectuer et une réflexion à mener sur la possibilité d'une réaffectation à l'interne ou d'un mandat donné à l'externe.

4. PRESENTATION DU PROJET DE RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL ROULANT UTILE AU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION PAR LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS DE LA REGION MORGES-BIERE-COSSONAY SA

Un membre de la Commission souhaite connaître le coût de l'électrification des voies pour savoir dans quelle mesure l'achat des locomotives hybrides se justifie. Le Chef de la DGMR répond que cette électrification serait à charge du propriétaire de la gravière, mais que la loi sur les gravières oblige les exploitants à utiliser le rail pour autant que les charges soient proportionnées.

Un Député demande quelles sont les parts du gravier cantonal et importé par rapport à l'ensemble du gravier utilisé. Le Responsable du transport de marchandises – logistique à la DGMR estime que 20% de gravier est importé de France voisine. Si le transfert sur rail ne se fait pas et si l'Etat n'investit pas, cette part importée augmentera. Lorsqu'en 2033, la gare de Morges sera terminée, avec la voie pour les MBC, le report vers le rail va plus que doubler. Sans l'investissement dont il est question, la contractualisation avec les graviéristes n'aura pas lieu. Ces derniers démantèleront même leur raccordement, dont ils n'auront plus besoin.

5. PRESENTATION DU PROJET DE FINANCEMENT DE LA CONSTRUCTION, LA RÉNOVATION ET LA MODIFICATION D'INSTALLATIONS DE TRANSBORDEMENT ET DE CHARGEMENT MULTIMODALES UTILES AU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Un commissaire peine à comprendre ce qu'effectuera la personne engagée à 100%, Le Responsable du transport de marchandises – logistique à la DGMR mentionne le cahier des charges déjà établi. Ce sont des investissements à fonds perdu au projet de tiers privés. Il y a un contrôle important que ces investissements soient réalisés de manière judicieuse et que le coût des installations projetées soit juste. Les décisions quant aux demandes doivent être fermes et validées juridiquement pour avoir la certitude que les conditions d'octroi sont respectées. De plus, un mécanisme de contrôle a posteriori est prévu.

Une Députée cite les subventionnements fédéraux (*cf. page 23 de l'exposé des motifs*) et s'interroge sur les raisons et la justification légale de la part de 40% plutôt que de 60%. Le Responsable du transport de marchandises – logistique à la DGMR précise que depuis l'entrée en vigueur de la LTM, 40% ont été octroyés, raison pour laquelle le Canton prévoit cette part. Les subventions sur la base de cette loi peuvent atteindre 60% pour les installations d'intérêt national (tels que les ports rhénans de Bâle, par exemple).

Un membre de la Commission s'enquiert d'un catalogue cantonal des installations concernées et d'un ordre de grandeur des demandes à venir. Le Responsable du transport de marchandises – logistique à la DGMR indique que le catalogue des projets connus fait partie du travail d'élaboration de la stratégie marchandises. Une quinzaine d'installations seront construites ou rénovées ces quatre prochaines années par des privés. L'entretien n'en fait pas partie. Le coût de ces installations a été analysé et sur cette base, la part fédérale a été estimée.

Le même commissaire souhaite connaître la géolocalisation des sites et projets envisagés et s'interroge sur la dotation en ETP au regard du nombre de suivis et de décisions à prendre en 4 ans. De plus, le profil de la personne recherchée – ingénieur, spécialiste des transports ou juriste – n'est pas clair, d'autant que ces projets

étant subventionnés par la Confédération, leur faisabilité et légalité aura déjà été examinée. Le Responsable du transport de marchandises – logistique à la DGMR déclare que même si la Confédération mène ces analyses, le Canton ne dispose pas des ressources nécessaires pour s’assurer que ces financements à fonds perdu pour des tiers – près d’un million de francs par projet – soient octroyés de manière judicieuse. En plus de ce travail, il faudra promouvoir l’outil et maintenir des relations avec les entreprises, notamment. Aussi, le Chef de la DGMR ajoute que le cahier des charges du poste comprendra d’autres activités en lien avec le développement de la stratégie marchandises.

6. PRESENTATION DU PROJET DE MODIFICATION DE LA LOI DU 11 DECEMBRE 1990 SUR LA MOBILITE ET LES TRANSPORTS PUBLICS

Un Député estime que la définition de la mobilité douce – à l’article 1, alinéa 1 – devrait être révisée, et la base légale rediscutée au vu des autres politiques cantonales qui pourraient nécessiter des subventions pour la mobilité douce.

5. DISCUSSION SUR LE 1^{ER} PROJET DE DECRET ET VOTES

Article 1

Aucune prise de parole n’a été sollicitée.

La Commission accepte l’article 1 à l’unanimité des membres présent-e-s.

Article 2

Aucune prise de parole n’a été sollicitée.

La Commission accepte l’article 2 à l’unanimité des membres présent-e-s.

Article 3

Aucune prise de parole n’a été sollicitée.

La Commission accepte l’article 3 à l’unanimité des membres présent-e-s.

6. VOTE FINAL SUR LE 1^{ER} PROJET DE DECRET

La Commission recommande au Grand Conseil d’accepter le présent projet de décret à l’unanimité des membres présent-e-s.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE 1^{ER} PROJET DE DECRET

La Commission recommande au Grand Conseil d’entrer en matière sur le présent projet de décret à l’unanimité des membres présent-e-s.

8. DISCUSSION SUR LE 2^{ÈME} PROJET DE DECRET ET VOTES

Un Député estime qu’il y a un problème de financement avec le recours à un préfinancement de 209 millions de francs, qui n’a pas été prévu pour maintenir les situations, mais pour agir en faveur du climat. Il demande donc de renvoyer ce projet de décret au Conseil d’Etat pour un nouveau financement. Un autre commissaire pense que l’on doit inciter le Conseil d’Etat à prévoir un financement différent, par un amendement ou un vœu plutôt que par un renvoi du décret qui bloquerait le projet. La Conseillère d’Etat note que l’article 2 indique que ce seront des dépenses d’investissement. Les 209 millions de francs sont des préfinancements et les modalités de ces derniers relèvent d’un autre sujet. Refuser cela ne va pas améliorer le PCV.

Un membre de la Commission propose alors le vœu suivant :

La Commission souhaite que l'amortissement du présent décret ne soit pas prélevé sur les préfinancements dévolus au PCV.

La Conseillère d'Etat remarque qu'actuellement l'amortissement n'est pas imputé aux charges du département. Cette demande conduira à charger les dépenses de fonctionnement du département qui devra diminuer d'autres financements en son sein.

Un Député estime que, quoi qu'il en soit, il manque des centaines de millions pour atteindre les objectifs du PCV. Ne pas prélever l'amortissement du décret sur les préfinancements dévolus au PCV n'y changera rien. De plus, des projets de la DGMR risquent d'en pâtir.

La Commission refuse le vœu auparavant proposé par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

Article 1

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 1 par 11 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention.

Article 2

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 2 par 11 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention.

Article 3

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 3 à l'unanimité des membres présent-e-s.

9. VOTE FINAL SUR LE 2^{ÈME} PROJET DE DECRET

La Commission recommande au Grand Conseil d'accepter le présent projet de décret par 11 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention.

10. ENTREE EN MATIERE SUR LE 2^{ÈME} PROJET DE DECRET

La Commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière sur le présent projet de décret par 11 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention.

11. DISCUSSION SUR LE 3^{ÈME} PROJET DE DECRET ET VOTES

Article 1

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 1 à l'unanimité des membres présent-e-s.

Article 2

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 2 à l'unanimité des membres présent-e-s.

Article 3

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 3 à l'unanimité des membres présent-e-s.

12. VOTE FINAL SUR LE 3^{ÈME} PROJET DE DECRET

La Commission recommande au Grand Conseil d'accepter le présent projet de décret à l'unanimité des membres présent-e-s.

13. ENTREE EN MATIERE SUR LE 3^{ÈME} PROJET DE DECRET

La Commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière sur le présent projet de décret à l'unanimité des membres présent-e-s.

14. DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI ET VOTES ARTICLE PAR ARTICLE

Article 1

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 1 à l'unanimité des membres présent-e-s.

Article 2

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 2 à l'unanimité des membres présent-e-s.

Article 3

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 3 à l'unanimité des membres présent-e-s.

Article 4

Le Chef de la division management des transports à la DGMR explique que le transport de marchandises n'est pas soumis à des concessions, raison pour laquelle le transport de marchandises ne figure pas parmi les concessions pour lesquelles le Canton donne un préavis (lettre e).

La Commission accepte l'article 4 à l'unanimité des membres présent-e-s.

Article 4a

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 4a à l'unanimité des membres présent-e-s.

Article 29g

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 29g à l'unanimité des membres présent-e-s.

Article 29h

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 29h à l'unanimité des membres présent-e-s.

Article 2

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 2 à l'unanimité des membres présent-e-s.

15. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE LOI

La Commission recommande au Grand Conseil d'accepter le présent projet de loi à l'unanimité des membres présent-e-s.

16. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE LOI

La Commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière sur le présent projet de loi à l'unanimité des membres présent-e-s.

17. RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LES POSTULATS

17.1 Postulat Patrick Simonin et consorts « Il faut sauver le génie ferroviaire vaudois » (18_POS_28)

Le postulant remercie l'administration pour la rédaction du présent rapport ainsi que pour les réponses apportées, mais regrette toutefois que les acteurs du génie ferroviaire – dont certaines entreprises font partie du patrimoine vaudois car fondées dans la première partie du XXème siècle – ne soient pas davantage mentionnés au sein de ce document.

Acceptation du rapport

La Commission accepte le rapport du Conseil d'Etat sur le postulat Simonin à l'unanimité des membres présent-e-s.

17.2 Postulat Yann Glayre et consorts : « Pour un engagement fort du canton de Vaud au projet cst, cargo sous-terrain » (22_POS_59)

Le postulant se déclare satisfait de la réponse de Conseil d'Etat, non de la situation actuelle. Zurich a collaboré avec l'ETH pour déterminer le nombre de *hubs*, tandis que la Ville de Berne a demandé l'extension du réseau. La liaison Lausanne-Genève doit être réalisée ; elle finira par être connectée au reste de la Suisse. Il importe que le Canton se détermine sur la ville d'arrivée et planifie des infrastructures. Vaud ne doit pas être le parent pauvre du projet.

La Conseillère d'Etat rappelle que CST relève d'une initiative privée, dont certains investisseurs se retirent. Le Département a travaillé avec CST lors de séances et mené des études de faisabilité et rentabilité. Genève et Vaud sont les seuls autres cantons à s'y être intéressés ; Berne les a rejoints plus tard. Le premier tronçon rejoindra Zurich à Egerkingen. Il n'y a pas d'autres tronçons prévus par CST.

CST, idée autour de la technologie sans frottement, est intéressant du point de vue de la veille technologique et de l'innovation, tout comme l'Hyperloop de l'EPFL. La construction du tube souterrain représente plusieurs milliards de francs, que les investisseurs ne veulent pas voir cofinancés par les pouvoirs publics. Vaud et Genève ont signalé que si le premier tronçon, entre Zurich et Egerkingen, est positif et que CST envisage un deuxième tronçon, ils en souhaitent la réalisation sur leur territoire. Le projet serait plus rentable si Fribourg et Berne étaient aussi parties prenantes.

Un autre point d'intérêt pour le Canton est la sortie de terre et la logistique urbaine. Les lieux d'émergences et de raccordement au rail doivent être déterminés et réservés pour rejoindre la logistique urbaine. Il faudra un traitement plus intelligent du remplissage des camionnettes de distribution pour en diminuer le nombre. Le Canton a collaboré avec la Ville de Lausanne sur le projet de Sébeillon en tant que point d'émergence ou de raccordement au rail dans le cadre de la logistique urbaine.

Un Député pense que ce projet sera abandonné en raison des coûts prévus, du fait que *Credit Suisse* en était le principal actionnaire et de l'absence de garanties quant à une réduction du trafic, en particulier. Le trafic sera plutôt dédoublé. Le commissaire se demande aussi si les externalités négatives générées par l'augmentation du trafic de marchandises en ville et par CST ne devraient pas être payées par ce dernier. Il se montre donc

encore moins enthousiaste que le Conseil d'Etat envers ce projet. Pour lui, des garanties doivent exister principalement sur le fait que le projet conduira à la baisse des marchandises en circulation en surface. Or, nous en sommes loin.

Le postulant remercie la Conseillère d'Etat pour ses compléments d'explication, notamment sur les *hubs*. L'Université des sciences de Zurich évoque une réduction du trafic, en 2050, de l'ordre de 5'200 camions par kilomètre et par jour. Le système continuera d'évoluer et il y aura une hausse des livraisons et de la population. Il regrette la réaction de ses préopinants sur un projet qui vise à diminuer les émissions de gaz à effet de serre et les microplastiques issus des pneus.

Acceptation du rapport

La Commission accepte le rapport du Conseil d'Etat sur le postulat Glayre par 10 voix contre 1 et 2 abstentions.

Noville, le 13 août 2025.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre Alain Favrod*

Annexe :

- Présentation du Conseil d'Etat effectuée en séance



STRATÉGIE CANTONALE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

CTITM du 27 février 2025

UNE PRIORITÉ DU CONSEIL D'ÉTAT...



MESURE DU PROGRAMME DE LÉGISLATURE 2022-2027 :

« Permettre un transport des marchandises durable, efficace, répondant aux besoins de l'économie, de la société et respectueux de l'environnement » (mesure 2.8)



MESURE EMBLÉMATIQUE DU PLAN CLIMAT DE 2^E GÉNÉRATION

« Favoriser un report du transport de marchandises de la route au rail » (mesure MO-7)

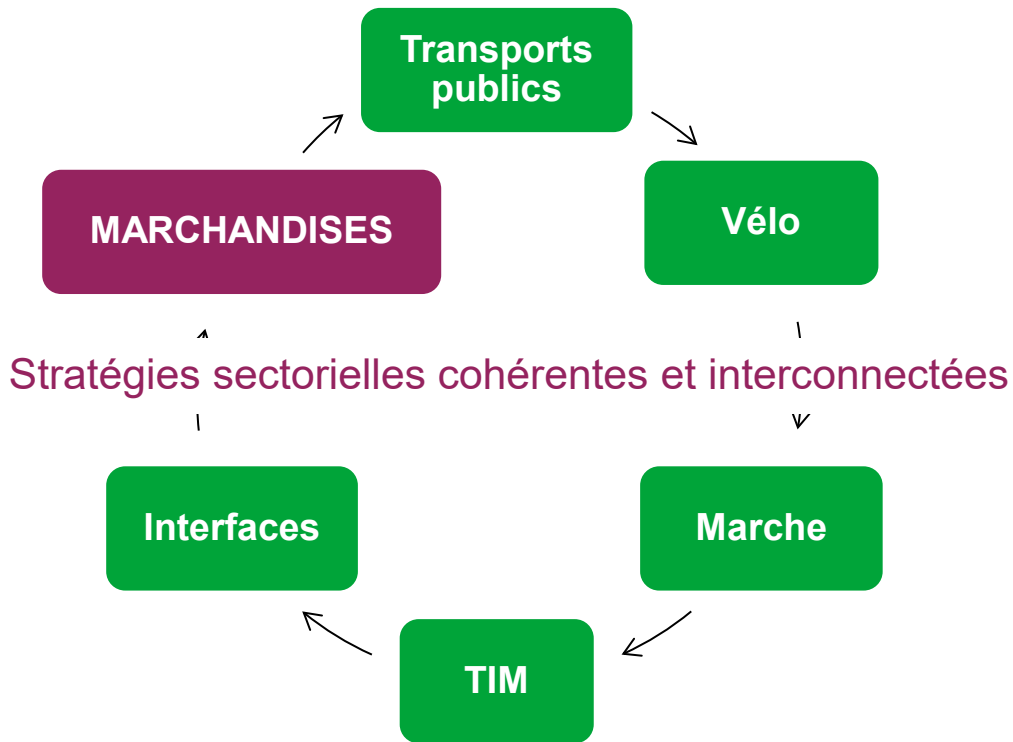
... COORDONNÉE AVEC LES POLITIQUES PUBLIQUES EN VIGUEUR

- **Plan directeur cantonal**
- **Stratégie de gestion des zones d'activités**
- **Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges**
- **Plans de gestion des carrières et des déchets**

UNE APPROCHE INTÉGRÉE AUX STRATÉGIES DE MOBILITÉ

NOTRE MISSION :

Répondre aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises, ainsi qu'aux enjeux climatiques qui en découlent.



UNE ACTIVITÉ ESSENTIELLE MAIS GÉNÉRATRICE DE NUISANCES

Le transport de marchandises dans le canton de Vaud :

- ~40 millions de tonnes transportées (transit exclu)
- 8% des emplois dans les branches d'activités avec une composante logistique forte (*DGMR, 2024*)
- 6% des émissions territoriales de CO²
- Part du transport ferroviaire : 13.8%
- Coûts externes, non supportés par les utilisateurs : CHF 480 millions en 2021 (*ARE, 2024*)



UNE DÉMARCHE CONCERTÉE ET RÉALISÉE EN ÉTAPES

Travaux d'approfondissement
(études, analyses, ateliers ciblés)

Janvier 2019

Octobre 2020

Mai 2021

Décembre 2024

Mi-2025

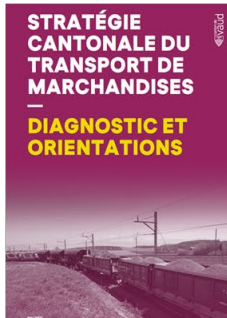
Grand Conseil :
EMPD pour élaborer la
stratégie



Atelier cantonal



1ère phase de la stratégie
Diagnostic et orientations



2ème phase de la stratégie
Objectifs et mesures



Grand Conseil :
EMPD pour mettre en
œuvre la stratégie



UNE ACTION RÉSOLUE AUTOUR DE 5 OBJECTIFS & 8 MESURES



1. Plus de marchandises transportées par le rail

- 1-A Assurer la capacité et l'accessibilité du réseau ferré
- 1-B Participer à l'acquisition du matériel roulant des MBC
- 1-C Soutenir la réalisation d'installations rail-route



2. Une logistique urbaine rationalisée et décarbonée

- 2-A Améliorer le transport de marchandises dans les agglomérations



3. Suffisamment d'espace pour l'activité logistique

- 3-A Garantir la surface foncière nécessaire à l'activité logistique
- 3-B Accompagner les sites à vocation logistique multimodale



4. Collaboration publique-privée renforcée et pérenne

- 4-A Créer une plateforme de travail publique-privée



5. Davantage d'innovation

- 5-A Soutenir la réalisation de projets pilotes sur le territoire vaudois

NOTRE DEMANDE CONCRÈTE : 3 DÉCRETS & 1 ADAPTATION DE LA LMTP

La nature des mesures proposées implique de les dissocier en 3 décrets distincts*

- I. Crédit d'étude pour les mesures de mise en œuvre (CHF 4'275'0000)*
- II. Crédit d'investissement pour les locomotives MBC (CHF 20'731'000)*
- III. Crédit d'investissement pour les installations rail-route (CHF 21'300'000)*

La révision de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) est nécessaire pour

- ➔ compléter les dispositions permettant soutenir le report des marchandises sur le rail**
- ➔ garantir la conformité avec la loi fédérale sur le transport de marchandises**

** En tant que mesure emblématique du Plan climat 2024 l'amortissement de ces crédits est préfinancé*

ACHAT DE LOCOMOTIVES POUR LE TRANSPORT DE MATÉRIAUX PAR MBC

Le fret ferroviaire entre Apples et Morges représente annuellement:

- 300'000 tonnes déplacées
- 20'000 passages de camions évités
- 1'000 tonnes de Co2 économisées

Le Plan de gestion des carrières du Conseil d'État (12.2024) prévoit une exploitation continue de ces gravières sur plusieurs décennies.

Les coûts de transport par train ne sont pas supportables en raison de la différence d'écartement des voies entre les réseaux MBC et CFF ;
➔ **un soutien du Canton est essentiel au maintien de ce trafic et des nombreux avantages qu'il procure.**

Les locomotives en circulation ont été produites il y a plus de 30 ans, elles doivent être renouvelées en raison de leur vétusté.



CONTRIBUTION FINANCIÈRE À LA RÉALISATION D'INSTALLATIONS RAIL-ROUTE

Le transport par train génère **12 fois moins d'émissions de Co2** qu'un transport en camion. Le report de la route au rail réduit aussi les nuisances sonores et la congestion routière.

Malgré ces avantages, le rail n'est pas considéré comme une solution économiquement viable

But de la subvention:

- Soutenir la création de nouveaux schémas logistiques articulés autour du rail.
- Créer des avantages environnementaux à long-terme à travers une aide au démarrage.

Calcul de la subvention:

- Seules les réalisations directement liées à l'installation rail-route sont soutenues.
- Les éventuelles contributions de la Confédération sont déduites des coûts imputables.
- Le taux de contribution oscille entre 20% et 50% en fonction des tonnes transbordées.

EXEMPLE DE CONTRIBUTION AUX INSTALLATIONS RAIL-ROUTE I/II

Centre logistique régional relié au rail pour le commerce de détail

- Construction d'une voie non-électrifiée de ~120m à l'intérieur d'un bâtiment
- Construction qu'un quai de transbordement et de circulation à l'intérieur d'un bâtiment

L'installation permettra le transbordement de la route au rail d'environ 55'000 tonnes par an

Calcul du soutien cantonal :

Coûts estimés pour la réalisation	1'900'000	CHF
- Contribution Confédération (40% selon LTM)	- 760'000	CHF
= Coûts pris en considération par le Canton	= 1'140'000	CHF
Taux de contribution du Canton	42.50%	
= Participation financière du Canton	= 484'500 CHF	

EXEMPLE DE CONTRIBUTION AUX INSTALLATIONS RAIL-ROUTE II/II

Site de déchargement ferroviaire de terres minérales (déblai de chantier)

- Construction d'une voie électrifiée de ~250m et d'un appareil de voie
- Construction d'une fosse de déchargement et d'un espace pour la circulation des camions

L'installation permettra le transbordement de la route au rail d'environ 365'000 tonnes par an

Calcul du soutien cantonal :

Coûts estimés pour la réalisation	5'200'000	CHF
- Contribution Confédération (40% selon LTM)	- 2'080'000	CHF
= Coûts pris en considération par le Canton	= 3'120'000	CHF
Taux de contribution du Canton	50.00%	(maximum)
= Participation financière du Canton	= 1'560'000	CHF

LE CONSEIL D'ÉTAT PROPOSE

- ✓ Un engagement fort en faveur de la durabilité et du climat
- ✓ Un soutien important à l'activité économique vaudoise
- ✓ Une démarche concertée qui répond aux attentes du domaine

