



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 5'000'000 pour financer le développement d'une stratégie de mobilité dans l'Administration Cantonale Vaudoise grâce à l'exploration de solutions innovantes, d'une stratégie d'acquisition ainsi que de gestion durable du parc de véhicules et engins.

Table des matières

I. Préambule - Une mesure emblématique du Plan climat vaudois 2024 (PCV 2^{ème} génération) .4	
1.1. La nécessité d'une action concrète et résolue.....	4
1.2. Mesures emblématiques.....	4
II. Présentation du projet7	
2.1. Résumé.....	7
a. Principes des plans de mobilité de l'ACV.....	7
b. Démarche pilote.....	7
c. Les coûts, ressources et prestataires.....	8
d. Mode de conduite.....	9
2.2. Contexte et description du besoin.....	10
a. Contexte et objectif à long terme.....	10
b. Concept global.....	10
c. Périmètres.....	11
d. Financement par le présent EMPD.....	11
e. Principes.....	11
f. Etude préliminaire.....	12
g. Plans de Mobilité Pilotes.....	13
h. Plan de mesures transversales.....	15
i. Plans de mobilité pour les nouveaux sites.....	16
j. Stratégie d'acquisition et de gestion durable du parc de véhicules et engins de l'Etat.....	16
2.3. Activités nécessaires et justification du crédit.....	17
2.4. Ventilation des montants et calendrier.....	18
2.5. Mode de conduite du projet.....	19
III. Conséquences du projet de décret21	
3.1. Conséquences sur le budget d'investissement.....	21
3.2. Amortissement annuel.....	21
3.3. Charges d'intérêt.....	21
3.4. Conséquences sur l'effectif du personnel.....	21
3.5. Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	22
3.6. Conséquences sur les Communes.....	23
3.7. Conséquences sur l'environnement, développement durable et consommation d'énergie.....	23
a. Environnement.....	23
b. Economie.....	23
c. Société.....	23
d. Synthèse.....	23
3.8. Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	23
3.9. Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA.....	23
3.10. Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	24
3.11. Découpage territorial (conformité à DecTer).....	25
3.12. Incidences informatiques.....	26
3.13. RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	26
3.14. Simplifications administratives.....	26
3.15. Protection des données.....	26
3.16. Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	26
IV. Conclusion28	

Définition :

Un plan de mobilité est un ensemble de mesures visant à améliorer les déplacements des collaboratrices et collaborateurs. Il vise à promouvoir des modes de transport durables et à réduire les impacts environnementaux en maintenant l'efficacité des prestations. Les actions incluent le développement des infrastructures, la mise en place de prestations de mobilité, et des politiques incitatives. Il nécessite une analyse des besoins, la définition d'objectifs clairs, et une évaluation régulière des résultats. Enfin, il implique la collaboration entre divers acteurs pour une mise en œuvre efficace.

Pour l'administration cantonale vaudoise (ACV) il s'agira d'une méthodologie regroupant un ensemble de mesures cadres, dont la combinaison sera adaptée aux besoins et aux contraintes de chaque site de l'ACV afin de réaliser leur Plan de Mobilité Spécifique

Acronymes :

ACV – Administration cantonale vaudoise

DCIRH - Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines

DEF - Département de l'enseignement et de la formation professionnelle

DGEO – Direction générale de l'enseignement obligatoire

DGIP – Direction générale des immeubles et du patrimoine

DGRH – Direction générale des ressources humaines

DGMR – Direction générale de la mobilité et des routes

OCDC - Office cantonal de la durabilité et du climat

SAGEFI - Service d'analyse et de gestion financières

GES – Gaz à effet de serre

LCI - Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (loi sur le climat et l'innovation)

PCV 1^{ère} génération – Plan climat vaudois 2020

PCV 2^e génération – Plan climat vaudois 2024

PM-Global – Plan de mobilité global

PM-Nouveaux – Plan de mobilité des nouveaux sites

PM-Pilotes – Plans de mobilité pilotes

PM-Transversales – Plan de mesures transversales

I. Préambule - Une mesure emblématique du Plan climat vaudois 2024 (PCV 2^{ème} génération)

Le Conseil d'Etat a fait de la lutte contre le dérèglement climatique et de l'adaptation aux changements climatiques une priorité. Il a placé le renforcement de sa politique climatique au cœur de son Programme de législature 2022-2027, s'engageant à renforcer le Plan climat vaudois et les politiques publiques qui lui sont liées. Pour ce faire, il a décidé d'allouer une enveloppe supplémentaire de 209 millions de francs à un paquet de mesures emblématiques que les départements sont chargés de soumettre au Grand Conseil le plus rapidement possible. En parallèle à ces mesures d'investissement, le Conseil d'Etat entend également agir pour renforcer les conditions-cadres, en cherchant le bon équilibre entre encouragement, sensibilisation et contrainte.

Le présent EMPD s'inscrit dans le cadre de ces renforcements.

1.1. La nécessité d'une action concrète et résolue

Afin de garantir la qualité de vie dans le canton, il est primordial d'agir à toutes les échelles et sans attendre pour répondre à l'urgence climatique. L'Accord de Paris et l'objectif de neutralité carbone 2050, désormais inscrit dans la loi fédérale sur le climat et l'innovation (LCI) et dans la Constitution vaudoise, visent à limiter le réchauffement nettement en dessous de 2 degrés, aux alentours de 1.5 degrés. Or, la trajectoire actuelle des émissions de gaz à effet de serre (GES) nous amène à un réchauffement planétaire de 3 à 5 degrés d'ici la fin du siècle par rapport aux niveaux préindustriels. En Suisse comme dans le reste du monde, ce réchauffement a des conséquences profondes sur les écosystèmes, la biodiversité et les systèmes humains.

A l'inverse, une action forte en faveur de la réduction des émissions de GES et de l'adaptation aux changements climatiques permettra d'éviter des coûts futurs (pertes économiques dues aux catastrophes naturelles, coûts de la santé, baisse de la productivité, etc.) tout en générant des changements économiques profonds (réduction de la dépendance à l'importation d'énergies fossiles, ouverture de nouveaux marchés aux entreprises vaudoises, etc.) et en générant de nombreux co-bénéfices dans les domaines de la santé, de la qualité de vie et de l'environnement.

Dans le canton de Vaud, plusieurs études récentes¹ montrent la nécessité de renforcer et d'amplifier les mesures entreprises afin d'atteindre les objectifs fixés pour 2030 – soit 50 à 60% de réduction des émissions de GES – et 2050. Le Plan climat vaudois adopté en 2020 (PCV 1^{ère} génération) a certes permis d'infléchir la trajectoire des émissions, mais dans une proportion encore insuffisante. Le Conseil d'Etat entend faire sa part pour accélérer la réduction des émissions, tout en rappelant que les objectifs ne pourront être atteints qu'au travers de la mobilisation de l'ensemble des acteurs : Confédération, Communes, entreprises, population.

1.2. Mesures emblématiques

Le PCV 1^{ère} génération a d'emblée été présenté comme une stratégie évolutive, qui ferait l'objet de plusieurs renforcements successifs afin de répondre de manière efficiente aux évolutions des changements climatiques, aux effets des actions entreprises, ainsi qu'au développement des connaissances et du cadre légal.

A travers les mesures emblématiques présentées en juin 2023, le Conseil d'Etat a souhaité accélérer la réalisation de projets prioritaires à fort potentiel. Il anticipe ainsi l'adoption du Plan climat vaudois 2024 (PCV 2^{ème} génération), qui précisera les objectifs cantonaux, présentera le dispositif de documentation et intégrera les mesures emblématiques dans un catalogue de mesures plus large. Les mesures emblématiques se répartissent en trois axes principaux, complétés par l'annonce de plusieurs révisions légales qui doivent permettre de donner un signal clair pour accélérer la transition vers une société bas carbone. Les trois axes sont les suivants :

- Accélérer la dynamique de réduction des émissions
- Accroître les capacités d'adaptation et de résilience du territoire

¹ Bilan carbone cantonal (2020) et Audit du PCV 1^{ère} génération (2022) : <https://www.vd.ch/themes/environnement/climat/bilan-carbone-cantonal-et-audit> ; Stat-VD, Transition énergétique dans le canton de Vaud à l'horizon 2050 (2023) : <https://www.vd.ch/themes/etat-droit-finances/statistique/publications/prospective>

- Renforcer l'exemplarité de l'Etat

Le Conseil d'Etat a décidé d'intégrer le financement de ces mesures emblématiques dans le budget d'investissement 2025 à hauteur de 209 millions de francs. Il a également d'ores et déjà réservé un montant de 200 mios à titre de préfinancement afin de compenser, si nécessaire, les charges d'amortissement des crédits d'investissements à venir. Compte tenu de l'hétérogénéité des mesures et de leurs calendriers distincts, ces différents montants font l'objet de demandes de crédits d'investissements séparés auprès du Grand Conseil.

Tableau 1 : Mesures emblématiques et principales révisions légales pour la législature 2022-2027

Accélérer la dynamique de réduction des émissions		
Energie & bâtiments	Soutenir la rénovation durable des bâtiments communaux et des écoles	13,75 mios
	Favoriser le réemploi des matériaux et les matériaux durables (construction)	1,1 mios
	Soutenir la rénovation énergétique des établissements sociaux-sanitaires	28,5 mios
Mobilité	Développer des facilités tarifaires pour favoriser l'accès à une mobilité durable et soutenir le pouvoir d'achat	<i>Via budget de fonctionnement</i>
	Favoriser un report du transport de marchandises de la route au rail	66,3 mios**
Santé publique	Renforcer la réduction des émissions du système socio-sanitaire vaudois (projets innovatifs)	0,6 mios
Accompagnement au changement	Renforcer l'accompagnement des communes	8 mios
	Positionner le Canton comme un pôle de croissance durable	3,8 mios
	Développer des programmes de formation et d'insertion dans le domaine de la transition énergétique	3,8 mios
Accroître les capacités d'adaptation et de résilience du territoire		
Milieux ressources naturelles &	Protéger la biodiversité par la réalisation d'un plan sectoriel d'infrastructures écologiques	15 mios
	Déployer des mesures d'adaptation fortes pour les systèmes naturels et humains	17,75 mios
Agriculture & Alimentation	Accompagner l'agriculture face aux changements climatiques	12,3 mios
	Renforcer l'autonomie en ressources nécessaires à la production agricole	10,5 mios
Renforcer l'exemplarité de l'Etat		
Rôle de l'Etat	Décarboner les activités du CHUV	0,8 mio
	Atteindre l'autonomie électrique en 2035 pour les bâtiments de l'Etat	18,1 mios
	Rénover l'enveloppe thermique de l'Amphipôle	<i>20 mios*</i>
	Déployer des plans de mobilité dans les services et les établissements scolaires	5 mios**
	Promouvoir une restauration collective durable	3,6 mios
Adapter et moderniser les bases légales		
Loi-cadre durabilité et climat		
Loi vaudoise sur l'énergie (LVLEne)		
Loi sur les routes (LRou)		
Loi sur la gestion des déchets (LGD)		
Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC)		
Révision du Plan directeur cantonal (PDCn)		

** Hors enveloppe de 209 millions (déjà portée au plan des investissements)*

***La DGMR s'est associé à l'EMPD en ce qui concerne la stratégie d'acquisition et de gestion durable du parc de véhicules et engins de l'Etat de sorte qu'une partie du financement de la mesure emblématique du PCV 2^{ème} génération « Favoriser un report du transport de marchandises de la route au rail » est inclus dans cet EMPD pour un montant de CHF 1 mio .*

II. Présentation du projet

2.1. Résumé

Le présent décret a pour but d'obtenir le financement nécessaire à la réalisation de la mesure emblématique du Plan climat vaudois 2024 (PCV 2^{ème} génération) « Déployer des plans de mobilité dans les services et les établissements scolaires » afin de renforcer la durabilité et l'exemplarité de l'Etat en termes de mobilité. Cet EMPD porté par la DGRH concerne les déplacements des collaboratrices et collaborateurs de l'Administration Cantonale Vaudoise, hors CHUV et entités autonomes (UNIL, Hautes Ecoles, Plateforme 10). Il est complémentaire à l'EMPD qui sera porté par la DGMR concernant la promotion et le support aux entreprises pour la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprise et de site d'activité dans l'ensemble du territoire vaudois. La DGMR s'est associé à l'EMPD en ce qui concerne la stratégie d'acquisition et de gestion durable du parc de véhicules et engins de l'Etat.

En résumé, il s'agit de mettre en place :

« Une mobilité des collaboratrices et collaborateurs de l'ACV exemplaire en matière de durabilité et de climat, tout en maintenant ou améliorant l'efficacité des prestations et l'attractivité des postes de travail à l'Etat de Vaud »

Le projet prévoit une première étape mettant en œuvre des plans de mobilité pilotes (PM-Pilotes) entre 2025 et 2028, suivis par un déploiement plus large d'un plan de mobilité global (PM-Global), inspiré de l'expérience acquise par les pilotes, sur une période de six ans. L'objectif est d'appliquer ce PM-Global à tous les sites concernés, en tenant compte de leurs spécificités, d'ici 2034, en vue d'atteindre l'objectif de neutralité carbone pour les activités de l'administration cantonale en 2040 (ou zéro émission nette) . En parallèle, des mesures transversales seront mises en œuvre afin de préparer les services et les collaboratrices et collaborateurs à l'adoption du futur PM-Global. Finalement, un accompagnement sera également prévu (PM-Nouveaux) afin que les nouvelles constructions et/ou rénovations soient cohérentes avec le futur PM-Global.

a. Principes des plans de mobilité de l'ACV

Pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire de réviser la politique des ressources humaines en la matière et les processus des services en matière de déplacements professionnels et pendulaires. Conformément aux perspectives du Plan directeur cantonal 2050 validées par le Conseil d'Etat le 5 juillet 2023, les principes de réalisation prioritaires pour une mobilité multimodale, de proximité et à faibles émissions sont dans l'ordre :

- de réduire les déplacements ;
- de privilégier pour les déplacements nécessaires les transports collectifs ou les modes actifs² ;
- pour le solde des déplacements nécessitant un véhicule motorisé individuel, de favoriser l'autopartage, le covoiturage et une motorisation alternative.

b. Démarche pilote

À la suite de la décision du Conseil d'Etat du 6 juillet 2022 concernant le lancement d'un projet sur la mobilité durable à l'ACV, une analyse de la mobilité du personnel de l'ACV financé par le Plan climat vaudois de 2020 (PCV 1^{ère} génération) révèle des défis significatifs. L'application des mesures actuellement déployées sur certains sites³ à l'ensemble de l'ACV ne permettrait pas l'atteinte des objectifs climatiques fixés. De plus, l'élaboration d'un plan de mobilité uniforme pour l'ACV se révèle lente et manque de flexibilité pour s'adapter aux différentes configurations des services et à la taille de l'ACV. Il est donc proposé de reconsidérer l'approche actuelle en passant par une phase pilote conduite par une cellule Mobilité dédiée dotée d'une expertise spécifique en matière de mobilité et capable de piloter un projet d'une telle envergure.

² Le mode actif représente les déplacements effectués grâce à la force physique de la personne, comme la marche à pied ou le vélo.

³ Il s'agit de l'ensemble des mesures de mobilité durable qui ont été appliquées au site de la Riponne et certains autres sites. Jusqu'à ce jour, il s'agit des seules mesures de mobilité que le CE autorise à appliquer par les services qui en font la demande

Le financement demandé dans le présent EMPD pour cette première étape de quatre ans comprend

- **La mise en place et l'exploitation de plans de mobilité pilotes (PM-Pilote)**, qui serviront de base pour élaborer le concept d'un plan de mobilité global (PM-Global) pour l'ACV. La mise en œuvre des plans de mobilité pilotes se déroule en plusieurs étapes clés, allant de la sélection des sites pilotes à la communication des résultats. Chaque phase est cruciale : l'analyse des potentiels de reports modaux, les enquêtes sur le terrain et la sélection des mesures adaptées permettent d'assurer que les modifications apportées sont bien fondées. Les informations et formations pour les collaboratrices et collaborateurs sont essentielles pour garantir l'adhésion et l'efficacité des changements. Enfin, le suivi régulier et l'ajustement des stratégies basés sur des indicateurs concrets assurent une amélioration continue et l'intégration des retours d'expérience dans les plans futurs.
- En parallèle des projets pilotes, des **mesures transversales (PM-Transversales)** seront également mises en œuvre dans le but de préparer les services à l'adoption d'un futur plan global et pour sensibiliser les employé-e-s aux enjeux de mobilité au travers d'initiatives visant à promouvoir l'utilisation des transports publics, les déplacements actifs et la mobilité partagée. Dans ce cadre, une **stratégie d'acquisition et de gestion durable des véhicules** sera élaborée. Il s'agira d'analyser les besoins de l'ensemble des services, la pertinence des déplacements, les modes de déplacement adéquats, ainsi que les types et le nombre de véhicules nécessaires, en explorant toutes les opportunités d'autopartage.
- En outre, un accompagnement sera également prévu pour les projets futurs ou en cours concernant les **nouveaux sites (PM-Nouveaux sites)**, afin que ces derniers soient, dès leur mise en exploitation, cohérents avec le cadre du plan de mobilité global de l'ACV en cours de conception.
- Le but des plans de mobilité de la phase pilote, avant tout exploratoire, est de concevoir un concept de **plan de mobilité cadre global (PM-Global)** permettant de déployer des plans adaptés à chaque site de l'ACV. Ce cadre vise à répondre à plusieurs questions importantes comprenant la centralisation de la gestion de la mobilité des employé-e-s de l'ACV, le financement des mesures, le subventionnement des déplacements en transports publics et de la mobilité active des collaboratrices et collaborateurs, l'atteinte des objectifs du Plan climat vaudois et le maintien, voire l'amélioration de l'efficacité des prestations de l'État.

c. Les coûts, ressources et prestataires

Le coût estimé pour réaliser ces démarches pilotes, incluant la stratégie d'acquisition de la flotte, sur 4 ans est de CHF 5'000'000, répartis en :

- CHF 750'000 pour des modifications d'infrastructures (dont par exemple : abris vélos, vestiaires, accès au stationnement) ;
- CHF 1'100'000 pour des promotions, subventions et mise à disposition de moyens (dont par exemple : vélos, autopartage) ;
- CHF 1'270'000. pour des applications informatiques, de la communication et des prestataires externes.
- CHF 1'880'000 pour une Cellule⁴ Mobilité provisoire (expliquée au point 2.3.1 Ressources) comprenant 3.6 ETP en CDD ;

Diverses solutions de mobilité (transports publics, mobilité active, stationnement, etc.) tant commerciales (abonnements) qu'applicatives (smartphones) seront évaluées à l'occasion des pilotes, qui n'ont pas vocations à être pérennisés tel quel. L'objectif est de simplifier l'expérience tant pour les collaboratrices et collaborateurs que pour les gestionnaires internes en réduisant la charge administrative.

⁴ Composée d'un-e responsable, d'un-e ingénieur-e chef-fe projet et de deux gestionnaires de dossier spécialisés.

d. Mode de conduite

La Direction générale des ressources humaines (DGRH), sous l'égide du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH), assume la responsabilité de l'exécution de ce projet, avec un comité de pilotage transversal réunissant les métiers concernés.

Le projet sera réalisé par une Cellule Mobilité au sein de la DGRH accompagnée dans sa démarche par des groupes de travail transversaux garantissant la prise en compte de la diversité des besoins de l'ACV et l'amélioration de l'efficacité de sa mobilité.

2.2. Contexte et description du besoin

a. Contexte et objectif à long terme

Tel que mentionné dans le préambule, le présent décret a pour but d'obtenir le financement nécessaire à la réalisation de la mesure emblématique du Plan climat vaudois 2024 (PCV 2^{ème} génération) « Déployer des plans de mobilité dans les services et les établissements scolaires » afin de renforcer la durabilité et l'exemplarité de l'Etat en termes de mobilité. Cette dernière, au sein de l'ACV, constitue un élément clé de ses activités. En raison de son ampleur, de sa variété et de ses répercussions qui s'étendent bien au-delà des émissions de CO₂, elle affecte significativement l'environnement local, notamment par l'occupation des sols, la consommation de ressources et la pollution sonore, ainsi que des aspects sociaux. Les objectifs à long terme visent le net zéro des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la mobilité de l'ACV d'ici 2040, en adoptant une approche globale prenant en compte les divers éléments précités.

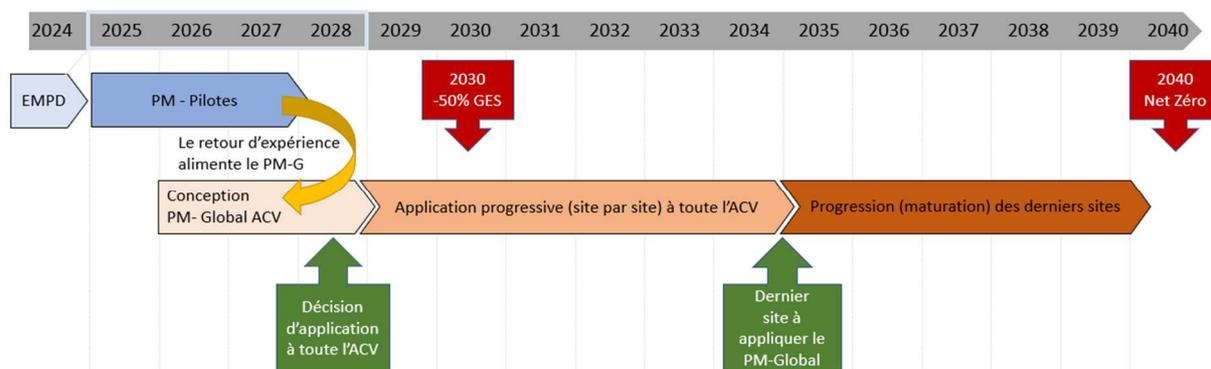
b. Concept global

L'approche proposée pour atteindre une mobilité durable à l'horizon 2040 commence par la mise en œuvre de PM-Pilotes entre 2025 et 2028. Ces projets pilotes sont essentiels pour renseigner la conception d'un PM-Global adapté à la diversité de l'ACV, avec une méthodologie définie d'ici 2028. L'objectif est par la suite de déployer ce PM-Global sur tous les sites de l'ACV sur une période de six ans, en tenant compte des spécificités de chaque site.

La mise en œuvre du PM-Global est prévue à un rythme de six sites⁵ par an, ce qui représente un total de 36 sites majeurs (plus de la moitié des employé-e-s) sur six ans, en plus de la prise en compte d'environ 700 adresses isolées. La conversion partielle de la flotte de moyens de mobilité de l'ACV, et l'optimisation de son usage, est prévue en parallèle (ex : électrification, usage de la mobilité active et flotte en autopartage). D'ici 2034, chaque site devrait avoir un plan de mobilité adapté à son contexte particulier. Une période estimée de trois à cinq ans sera nécessaire après 2034 pour que les derniers sites ayant mis en œuvre leur plan de mobilité puissent observer les résultats escomptés. Ce délai est crucial pour permettre l'adaptation et la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité.

D'ici 2040, la majorité des avantages d'une mobilité durable devrait être réalisée, l'ACV s'orientant, dans ce domaine, vers une empreinte carbone nette zéro. Tout au long de son déroulement, le projet restera ouvert aux ajustements en fonction des améliorations identifiées lors de la mise en œuvre des plans de mobilité et des changements contextuels des services. Le PM-Global restera ainsi pertinent et efficace face à l'évolution des technologies et des besoins en mobilité.

La représentation visuelle en est la suivante :



⁵ Le terme "site" se réfère à un ensemble de bâtiments situés à proximité les uns des autres ou à un seul bâtiment lorsqu'il est isolé. Ces sites peuvent abriter des communautés aux profils similaires, avec des activités et une accessibilité au travail/domicile comparables, ou au contraire, des populations diversifiées. Ils peuvent être dédiés à un seul service ou en accueillir plusieurs simultanément.

Afin de distinguer les différentes étapes pour la mise en œuvre du concept, les différents plans (expliqués en détail aux paragraphes e. à h.) sont désignés selon leur niveau de maturité et leur temporalité :

- Plans de mobilité **pilotes** (PM-Pilote) destinés à une **sélection de 6 à 10 sites** représentatifs de la diversité de l'ACV et qui permettent de tester une large application des mesures.
- Plan de mesures **transversales** (PM-Transversales) applicables à tous les sites en parallèle afin de sensibiliser et préparer l'application du plan de mobilité global.
- Plan de mobilité pour **nouveaux** (PM-Nouveaux sites) offrant un support à la définition de la mobilité dans les nouveaux sites (y inclus rénovation et déménagement) de l'ACV.
- Plan de mobilité **global** (PM-Global) constituant la méthodologie-cadre afin que tous les sites appliquent un Plan de mobilité de site progressivement, à partir de 2029.

c. Périmètres

Le **périmètre** du plan de mobilité ACV inclut l'ensemble des départements et entités de l'ACV, hors CHUV et entités autonomes (UNIL, Hautes Ecoles, Plateforme 10) qui ont leur propres dispositions en termes de plans de mobilité. Cependant les échanges d'informations et les recherches de synergies avec ces entités sont à favoriser.

Le Grand Conseil et le Conseil d'Etat, en tant qu'instances politiques, ne sont pas non plus inclus dans le périmètre.

Le plan de mobilité ACV concerne les déplacements professionnels et pendulaires des collaboratrices et collaborateurs, ainsi que leur stationnement, et les déplacements des élèves du post-obligatoire (essentiellement sur les infrastructures de l'Etat, mais sans subventionnement). Les déplacements des élèves de l'enseignement obligatoire (sur les sites des communes), des fournisseurs et clients de l'ACV ne font pas partie du périmètre, cependant leurs effets collatéraux seront pris en compte, voire coordonnés avec les communes pour les établissements scolaires.

d. Financement par le présent EMPD

Le financement demandé dans le présent EMPD pour cette première étape de quatre ans comprend la mise en place et l'exploitation des PM-Pilotes y compris la stratégie de flotte, qui serviront de base pour élaborer le concept d'un PM-Global pour l'ACV. En parallèle, des mesures transversales seront mises en œuvre pour préparer et sensibiliser les parties prenantes, ainsi qu'un support aux PM-Nouveaux. Cette approche progressive et adaptable assure que chaque étape du plan contribue à l'objectif ultime d'une mobilité durable et efficace pour l'ACV.

e. Principes

Pour réaliser ces objectifs, il s'agit de revoir la politique RH et les processus des services en matière de déplacements professionnels et pendulaires ainsi que de faciliter une transition des modes de déplacement privés des collaboratrices et collaborateurs vers des modes plus durables, en suivant les **principes de réalisations** validés par le Grand Conseil dans le Plan Directeur Cantonal 2050 et, priorisés ainsi :

1. en premier lieu, une diminution des déplacements ;
2. subsidiairement, pour les déplacements nécessaires, de les effectuer en principe en transports collectifs ou grâce aux modes actifs ;
3. finalement, pour les déplacements nécessitant un véhicule motorisé individuel, en favorisant l'autopartage et le covoiturage basé sur une motorisation alternative

Ces principes sont résumés par le schéma ci-dessous :



Eviter et rapprocher



Reporter et équilibrer



Améliorer et partager

Cela implique entre autres de :

- Proposer des lignes directrices cohérentes, volontaristes, contraignantes et appliquées en matière de déplacements professionnels et pendulaires, auxquelles l'ensemble des services de l'ACV puissent adhérer, en tenant compte de la situation et du contexte des différents sites sans oublier les questions d'inclusion qui nécessitent des aménagements particuliers.
- Garantir la continuité des prestations de l'Etat, l'équité de traitement des collaboratrices et collaborateurs, ainsi que l'attractivité de l'Etat en tant qu'employeur.
- Inciter les services à adapter l'organisation de leurs activités le cas échéant, afin d'accompagner la mise en œuvre de ces lignes directrices.
- Inciter les collaboratrices et collaborateurs au changement de comportement le cas échéant.
- Définir un processus de gouvernance de cette nouvelle politique.
- Etablir un lien entre les livrables du projet et le développement des politiques de durabilité réalisées au travers d'autres projets séparés (ex : coworking, rénovation des bâtiments, bornes de recharge, etc.).

f. Etude préliminaire

Un premier état des lieux de la mobilité du personnel financé dans le cadre des mesures d'amorce du PCV 1^{ère} génération a été effectué en 2023. Cette analyse préliminaire a été réalisée sur la base de données disponibles dans les systèmes d'information RH de l'ACV sans effectuer d'enquête auprès du personnel ou des services. Elle avait pour but de :

- caractériser de manière globale les enjeux de mobilité pendulaire et professionnelle pour l'ensemble du personnel par service et par site ;
- identifier les données et informations manquantes à récolter ultérieurement auprès des services ou du personnel dans le cadre de l'élaboration de plans de mobilité ;
- fournir une typologie des lieux de travail et de populations caractérisées par des enjeux de mobilité similaires afin d'orienter un choix de mesures et des priorités en matière de déploiement.

L'étude menée par la DGMR en collaboration avec la DGRH avec l'appui d'un mandataire a porté sur plus de **25'000 personnes**, près de **800 adresses de travail** et de **40 entités et services** à partir de données sur une année (octobre 2021 à septembre 2022).

Elle a permis d'effectuer une analyse des enjeux de mobilité pendulaire et professionnelle. L'image synthétique en est la suivante : 71% des lieux de travail, y compris ceux de la DGEO qui représentent 2/3 des sites et la moitié des effectifs, sont bien desservis par les transports publics. Près de la moitié du personnel réside à moins de 10 km de leur lieu de travail, ce qui favorise l'usage de modes actifs, et 48% bénéficient d'une bonne desserte en transports publics pour leurs déplacements domicile-travail. Pour la mobilité professionnelle, près de 5'900 employés reçoivent des indemnités pour l'usage de véhicules privés, parcourant 4,3 millions de kilomètres annuellement, tandis que 643 véhicules de service ajoutent 7 millions de kilomètres. L'administration cantonale, hors DGEO, dispose de plus de 200 parkings et 4'885 places de stationnement, dont bénéficient environ 4'400 employés, mais les

parkings à vélo sont généralement absents. Enfin, moins d'un quart du personnel bénéficie d'une convention de télétravail pour environ une journée par semaine.

L'exercice théorique a identifié 38 sites regroupant chacun plus de 80 collaboratrices et collaborateurs dans un rayon de moins de 150m, représentant au total environ 11'000 employé·e·s. Il met en évidence l'opportunité de fédérer les différents services voisins pour créer un plan de mobilité commun adapté à chaque site. Cette approche a notamment déjà été appliquée avec succès sur le site de la Riponne.

Certaines données n'ont pas été approfondies pour des raisons économiques et de pertinence, telles que l'accessibilité point à point pour chaque collaboratrice et collaborateur, les habitudes et attentes du personnel, ainsi que des données précises sur le stationnement et les déplacements professionnels. Les détails manquants incluent les raisons, typologies, longueurs et fréquences des déplacements professionnels en véhicules privés, ainsi que des informations consolidées sur l'autopartage et la mobilité active. Une collecte d'informations plus détaillée lors de la mise en œuvre de plans de mobilité dans les sites concernée améliorera la compréhension des besoins de mobilité.

L'état des lieux de la mobilité du personnel de l'ACV met en lumière des éléments pour aligner la mobilité sur les objectifs du Plan climat.

La gestion du **stationnement** diffère entre les services, avec une dépendance à l'offre communale pour la DGEO, contrairement aux autres services qui dépendent de l'Etat ou de locations gérées par la DGIP.

En termes de **financement**, la suppression des indemnités pour l'usage de véhicules privés pourrait contribuer à financer les alternatives de mobilité, mais les mesures pérennes devront être intégrées dans le budget ordinaire des services. De plus, les revenus du stationnement diminuent avec la réduction de l'usage de la voiture par le personnel, compliquant le financement des alternatives de mobilité.

Les plans de mobilité d'autres cantons ont également été étudiés. Il en ressort qu'ils vont des intentions aux stratégies structurées, incluant des mesures classiques telles que la limitation du stationnement et le subventionnement des déplacements en transports publics et de la mobilité active. Le présent projet s'inscrit pleinement dans ces trois axes.

g. Plans de Mobilité Pilotes

Concept

Afin d'être efficient et de suivre les bonnes pratiques, il est proposé d'introduire une phase pilote conduite par une unité dédiée, la Cellule Mobilité. En réalisant des projets pilotes sur une période de deux à quatre ans, il est possible d'évaluer l'efficacité d'un large éventail de mesures dans un environnement d'expérimentation participatif. Les erreurs peuvent être rapidement identifiées et corrigées, et les succès peuvent être évalués à l'aide d'indicateurs, permettant ainsi de déterminer les mesures les plus efficaces et le niveau potentiel d'atteinte des objectifs à long terme pour l'ensemble de l'ACV. Bien que ces plans améliorent le bilan des GES de l'ACV, ce n'est pas leur objectif principal, d'autant plus que la pérennité de toutes les mesures n'est pas garantie. Ils permettent surtout de détecter les erreurs à éviter dans une mise en œuvre à grande échelle. Les pilotes consistent donc à tester intégralement les mesures sur un petit groupe avant de les déployer à l'ensemble de l'ACV.

Cette approche progressive et adaptable assure que chaque étape du plan contribue à l'objectif ultime d'une mobilité durable et efficace pour l'ACV.

Mise en œuvre

La mise en œuvre des PM-pilotes se déroule en plusieurs étapes clés, cruciales pour assurer des modifications bien fondées et efficaces. Ces étapes incluent l'analyse des potentiels de reports modaux, les enquêtes sur le terrain et la sélection des mesures adaptées. L'information et la formation des collaboratrices et collaborateurs sont essentielles pour garantir l'adhésion et l'efficacité des changements. Le suivi régulier et l'ajustement des stratégies basés sur des indicateurs concrets permettent une amélioration continue et l'intégration des retours d'expérience dans les plans futurs. Si la méthode est identique, en revanche chaque application est spécifique à chaque site.

Sélection des sites pilotes

Sur la base des analyses déjà réalisées et d'une présélection en interactions avec les services pressentis, la Cellule Mobilité finalisera une liste de sites éligibles comme pilotes veillant à la

représentativité de la diversité des situations de l'ACV. Il s'agit de panacher les situations entre sites urbains et ruraux, avec des stationnements en suffisance ou en nombre inférieur à la demande, avec des collaboratrices et collaborateurs essentiellement sédentaires ou plutôt itinérant-e-s pour réaliser leurs tâches. Les directions des services établis sur ces sites confirmeront leur intérêt à devenir « candidates pour le pilote ». La Cellule Mobilité soumettra au Collège des Secrétaires Généraux (CSG) une liste panachée de sites candidats pour le pilote, afin de collecter leurs recommandations, puis elle sera validée par le Copil. Ainsi la phase pilote exploratoire impliquera une dizaine de sites incluant 1'500 à 2'500 personnes (représentant un peu moins de 10% du personnel de l'ACV)

Exemples de mesures

Les mesures appliquées à un site pilote seront choisies après l'étude des spécificités de chaque site. Les mesures suivantes sont données à titre d'exemples :

• Sites « urbains »

- Déplacements professionnels :
 - o Mesurer et réduire les déplacements (indicateurs et ateliers)
 - o Supprimer l'indemnité fixe pour mise à disposition du véhicule privé
 - o Prioriser les modes de déplacements durables
 - o Mettre à disposition une flotte de vélos et de véhicules en autopartage
- Déplacements pendulaires :
 - o Supprimer les droits au stationnement, à l'exception de certains cas, selon des règles d'attribution avec tarification adaptée au marché
 - o Adapter les sites à la mobilité active (abris vélos, vestiaires, douches, etc.)
 - o Promouvoir de manière **ponctuelle** et intégrale la mobilité active et les transports publics (abonnement sur un ou deux mois, etc.)
 - o Proposer des solutions de flexibilisation à la carte

• Sites « ruraux »

Les mêmes mesures que pour les sites urbains pourront s'appliquer, sauf pour les déplacements pendulaires :

- Attribuer les places de stationnement selon des règles explicites
- Promouvoir l'usage des véhicules électriques (priorité d'attribution et bornes de recharge)

L'accessibilité de certains sites ruraux impose l'usage d'un véhicule pour de nombreux collaborateurs et collaboratrices. Il faut donc retenir que **les transferts modaux réalisés auront surtout pour vocation de libérer des places pour les personnes qui en ont un besoin impératif.**

Planning

- 2025 : Sélection des sites
- 2025 : Analyses, sélection des mesures et début de la mise en œuvre
- 2025 à 2026 : Première période pilote d'observation
- 2025 à 2027 : Intégration des résultats dans le Plan de Mobilité Global
- 2027 à 2028 : Deuxième période pilote d'observation et amendement du Plan de Mobilité Global en fonction des retours d'expérience après maturation

Bilan et résultats attendus

Des bilans seront réalisés au terme des pilotes et lors de jalons intermédiaires. Ceci grâce à des indicateurs autant pour les déplacements pendulaires que professionnels, tels que par exemple :

- Réductions des déplacements (nombre, longueur et fréquence)
- Taux de transferts modaux
- Pour les déplacements résiduels en Transports individuels motorisés :
 - o Taux d'autopartage
 - o Taux d'usage de motorisation alternative

Des aspects qualitatifs tels que les « gains rapides » et les principaux « freins » seront également reportés.

L'objectif des plans de mobilité de la phase pilote est de concevoir un plan de mobilité global, permettant de déployer des plans adaptés à chaque site de l'ACV. Ce concept global vise à répondre à plusieurs questions importantes, telles que :

- **Gestion centralisée de la mobilité** : faut-il centraliser complètement ou partiellement la gestion de la mobilité et quelles en seraient les conséquences sur les services transversaux ? Comment contenir ou réduire le nombre de ressources nécessaires à la gestion de la mobilité sur l'ensemble de l'ACV ?
- **Financement des mesures** : la pérennité des mesures nécessite-t-elle un financement particulier ou peut-elle être incluse dans le budget ordinaire des services ? Quelles sont les sources potentielles de financement dans le cadre des mesures des plans de mobilité ?
- **Subventionnement des déplacements en transports publics et de la mobilité active** : est-ce que le subventionnement est soutenable ?
- **Développement du covoiturage** : quelles sont les conditions d'acceptabilité du covoiturage à l'ACV ?
- **Atteinte des objectifs climatiques** :
 - La prospective est-elle robuste quant à la capacité de l'ACV d'atteindre l'objectif zéro net 2040 pour ses activités ?
 - La réduction des émissions de GES sur les sites pilotes atteint-elle son plein potentiel de réduction dans les 3 à 5 ans après le lancement du plan de mobilité du site ?
- **Amélioration de l'efficacité de l'Etat en termes de mobilité et réduction des coûts** :
 - Quelles sont les modalités pour une gestion des déplacements professionnels plus efficace ? (seuls les déplacements professionnels pertinents sont réalisés, le mode de déplacement le plus efficace est utilisé).
 - Quels sont les leviers pour obtenir auprès des prestataires les meilleurs tarifs et une gestion simplifiée ?
 - Dans quelles mesures est-il possible de consolider et automatiser les tâches liées à la gestion de stationnement et du droit au subventionnement ?
- **Renforcement de l'exemplarité et de l'attractivité de l'Etat** :
 - Quelles sont les opportunités d'utiliser l'exemplarité de l'Etat en matière de mobilité pour conseiller les entreprises, les communes et les régions ?
 - Dans quelle mesure les plans de mobilité permettent une meilleure résilience de l'Etat ainsi qu'une continuité dans la délivrance des prestations en cas de crises (intempéries, canicules, raréfaction des ressources et de l'énergie) ?

Le PM-Global devra être évolutif afin de pouvoir s'adapter aux évolutions contextuelles. La méthodologie sera identique sur l'ensemble de l'ACV, tandis que l'application sera adaptée aux spécificités de chaque site.

h. Plan de mesures transversales

Des mesures transversales seront mises en œuvre pour préparer et sensibiliser les services, le management et le personnel, avec les objectifs suivants :

- Préparation des Services à un PM - Global en instaurant entre autres des indicateurs pertinents ;
- Application systématique des règles actuelles ;
- Soutien aux services ayant déjà mis en place des plans de mobilité ou désirant en mettre un en place⁶ ;
- Facilitation des opérations en simplifiant les traitements administratifs ;
- Sensibilisation à la mobilité durable auprès des collaboratrices et collaborateurs grâce à des promotions ;
- Encouragement à l'application des bonnes pratiques, tel que la flexibilisation des conditions de travail, auprès du management.

⁶ Seule option pour les sites n'étant ni « Pilote » ou pas encore « Riponne »

Ces mesures visent à préparer les parties prenantes à la transition vers une mobilité durable, en améliorant l'efficacité des services et en sensibilisant tous les collaborateurs aux enjeux environnementaux.

i. Plans de mobilité pour les nouveaux sites

En parallèle des PM-Pilotes, la Cellule Mobilité apportera un accompagnement en amont des projets futurs ou en cours concernant les nouveaux sites ou les sites bénéficiant d'une importante rénovation. L'objectif est de garantir que ces sites, dès leur mise en exploitation, soient en cohérence avec le cadre du plan de mobilité global de l'ACV en cours de conception.

Il s'agit d'intégrer le futur plan de mobilité du site dans l'étude urbanistique mandatée à l'externe par la DGIP. Les mesures envisagées incluent l'élaboration de guides ou de lignes directrices pour les nouvelles constructions ou rénovations/transformation, telles que l'intégration de cheminements et accès pour la mobilité active, ainsi que l'aménagement de stationnements et de vestiaires pour la mobilité active.

j. Stratégie d'acquisition et de gestion durable du parc de véhicules et engins de l'Etat

L'Etat doit décarboner les véhicules et engins utilisés par l'Administration pour assurer ses missions de service public. Pour cela, une stratégie d'acquisition et de gestion durable du parc de véhicules sera mise en place. Les synergies pertinentes ont conduit à intégrer dans l'ensemble de la démarche globale des plans de mobilité de l'ACV conduit par la DGRH grâce à la Cellule Mobilité. Cette stratégie vise à réduire les émissions de GES et à renforcer l'exemplarité de l'Etat en matière de climat et de durabilité, conformément au programme de législature 2022-2027 du Conseil d'Etat, qui inclut la réduction des émissions de CO₂ des véhicules vaudois d'au moins 20 % d'ici 2031.

La stratégie cantonale couvrira plusieurs aspects : définition des besoins en véhicules, choix des technologies adaptées, infrastructures nécessaires, principes d'entretien et de renouvellement, coûts, modalités de financement et calendrier de mise en œuvre. Une première étude pilotée par la DGMR (crédit d'étude inscrit sous l'EOTP I.000758.01 « CECE Etude propulsion flotte vh-ACV » validé par la COFIN le 6.02.2020 de CHF 200'000), a permis d'analyser l'approvisionnement énergétique du parc de véhicules de l'ACV. Elle a conclu qu'une partie des véhicules peut être remplacée, à court et moyen terme, par des alternatives durables telles que l'électrique, le biogaz, l'hydrogène et le biocarburant. Cependant, l'utilisation de certaines de ces énergies dépend des évolutions techniques futures. Certaines catégories de véhicules ne pourront pas être remplacées en raison de contraintes spécifiques. Cette première analyse sert de point de départ et de base à l'élaboration de la stratégie cantonale d'achats et de gestion durable des véhicules. Elle doit être suivie d'études complémentaires dans l'ordre de priorité suivant :

- Evaluer les besoins en déplacements des services en synergie :
 - o Evaluer l'optimisation des types de flotte nécessaires au bon déroulement des missions de l'Etat au travers d'une véritable analyse des besoins des services et d'une évolution des habitudes incluant le partage des véhicules.
 - o Chiffrer les besoins et les utilisations des véhicules des services de l'Etat afin d'optimiser leur nombre et leur type et se diriger vers une sobriété d'acquisition et ou de remplacement.
- Pour la flotte estimée « nécessaire » :
 - o Quantifier les besoins en véhicules et en infrastructures d'alimentation énergétique sur les sites, en parallèle de l'acquisition, ces prochaines années, de véhicules à propulsion électrique, biogaz, voir hydrogène et biocarburant selon les évolutions technologiques.
 - o Estimer localement les possibilités de développement ou la mise à disposition d'infrastructures permettant la distribution d'autres énergies que le diesel ou l'essence tels que l'hydrogène, le biogaz ou les biocarburants.
 - o Déterminer les besoins en termes de réparation et entretien pour cette nouvelle flotte de véhicules.
 - o Mettre en place un suivi de la flotte et des indicateurs de suivis environnementaux pour monitorer l'impact réel des véhicules durant leur utilisation et dans leur cycle de vie complet de la fabrication à l'élimination.

2.3. Activités nécessaires et justification du crédit

Dans le cadre de cette première étape d'une durée de quatre ans, la majeure partie du financement demandé sera allouée à la mise en œuvre et à l'exploitation des PM-Pilotes, suivie par l'élaboration du concept d'un PM-Global pour l'ensemble de l'ACV, puis par un ensemble de mesures transversales visant à soutenir les nouveaux sites et à réviser la flotte. Ces différents plans sont détaillés aux points précédents.

2.3.1 Ressources

Pour mener à bien ces diverses activités, une Cellule Mobilité est temporairement constituée (CDD de 4 ans). Elle est chargée, entre autres, de simplifier les procédures administratives et de proposer des solutions pour libérer, dans les services, des parts d'ETP pour qu'elles puissent être affectées à d'autres tâches. Cette cellule comprend :

Une ou un responsable de cellule chargé de diriger et de gérer la Cellule de Mobilité, veillant au respect des règlements et des processus de mobilité. En outre, cette personne agit en tant qu'**ingénieur-e chef-fe de projet**, élaborant la stratégie et les plans de mobilité, organisant des ateliers avec les services concernés, gérant les relations avec les fournisseurs, validant les rapports, et assurant le suivi et l'ajustement des activités tout en rendant compte au comité de pilotage et en établissant des contacts avec les directions de site, les services concernés et les prestataires.

Un-e ingénieur-e chef-fe de projet spécialiste de flotte est chargé d'analyser les besoins en déplacements et en véhicules des services, de concevoir une stratégie d'acquisition de la flotte axée sur la décarbonation et prenant en compte les besoins en infrastructures, ainsi que de proposer un système de gestion efficace de la flotte.

Deux gestionnaires de dossiers spécialisés supervisent divers aspects opérationnels de la mobilité. Ils assurent le suivi des stationnements et des subventions, coordonnent les prestataires et les applications, gèrent les flottes de moyens tels que les vélos et les partages de véhicules, ainsi que les infrastructures pilotes telles que les abris-vélos et les vestiaires. Leur rôle comprend également l'attribution des accès informatiques et des stationnements, la gestion des forfaits de transport, l'assistance aux utilisateur-trice-s, la résolution des problèmes, la comptabilisation mensuelle et la préparation de rapports détaillés.

2.3.2 Infrastructures, moyens et prestations

Les PM-Pilotes, ainsi que les autres plans, supports et mesures, requièrent des ressources dont le coût ne peut être précisément établi à ce stade, étant donné que la méthodologie implique une exploration et une adaptation au contexte des sites pilotes. Ainsi, le présent EMPD demande un financement sous forme d'enveloppe maximale, avec une répartition estimative dépendant des besoins spécifiques identifiés, notamment lors des ateliers et entretiens avec les directions pour contextualiser les plans de mobilité au terrain.

Concernant l'appel aux prestataires, aucun n'a actuellement la capacité d'offrir une solution totalement intégrée pour l'ACV. Par conséquent, il est proposé de les mettre en concurrence en leur confiant les prestations de différents sites pilotes. Cette approche permettra non seulement de stimuler une émulation entre eux, mais aussi de générer un cahier des charges exhaustif pour les prestations attendues dans le PM-Global.

Concernant les différents aspects des moyens nécessaires :

- La création d'**abris vélos**, pour sécuriser les vélos du personnel, est estimée à **CHF 300'000** pour une dizaine d'abris.
- Le contrôle du **stationnement**, comprenant diverses solutions d'accès et d'attribution, est estimé à **CHF 150'000**.
- La mise en place de **vestiaires et de douches** pour favoriser la mobilité active est estimée à **CHF 300'000** pour une dizaine de sites.
- Le **subventionnement temporaire** pour encourager les collaboratrices et collaborateurs à explorer l'utilisation des transports publics ou du « Park + Ride » est estimé à **CHF 900'000** pour 20% des collaboratrices et collaborateurs des pilotes, ainsi qu'à **CHF 250'000** pour une action de promotion transversale. Celles et ceux concerné-e-s pourraient renoncer à l'indemnité

pour l'utilisation du véhicule privé et/ou à l'accès à un stationnement pour bénéficier de ces subventions.

- La mise à disposition d'une **flotte de vélos** est estimée à **CHF 200'000** pour 50 vélos, comprenant les coûts d'achats, de location, de libre-service et de maintenance.
- Le recours à des **applications** de mobilité (gestion et sur Smartphone) est estimé à **CHF 250'000** sur 3 ans pour faciliter les changements de comportement et simplifier la gestion de l'administration.
- Les mesures de sensibilisation et de **communications** visant à susciter l'intérêt pour les changements de mobilité sont estimées à **CHF 190'000** sur 4 ans.
- Les mandats auprès de **prestataires externes** pour les Plans de Mobilité Pilotes sont estimés à **CHF 180'000, et à CHF 400'000** pour la stratégie d'acquisition de la flotte.

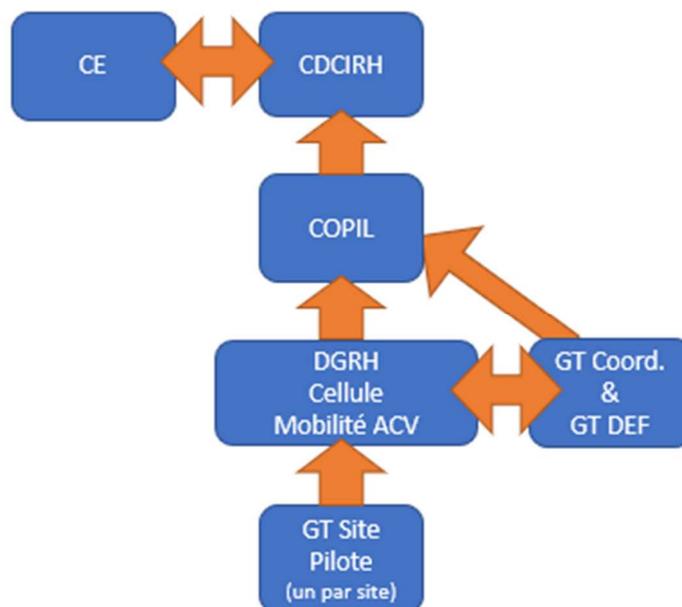
2.4. Ventilation des montants et calendrier

Les besoins de financement du présent crédit d'investissement sont récapitulés dans le tableau ci-dessous :

Intitulé	Exemples	2025	2026	2027	2028	Total
Infrastructures	Abris vélos	200'000	50'000	50'000	0	300'000
	Bâtiments et stationnements	300'000	100'000	50'000	0	450'000
Moyens	Subventionnements	200'000	250'000	250'000	200'000	900'000
	Vélos	150'000	25'000	25'000	0	200'000
Prestations	Applications	150'000	50'000	50'000	0	250'000
	Divers Mesures transverses	125'000	75'000	25'000	25'000	250'000
	Frais de communication	110'000	40'000	20'000	20'000	190'000
	Prestataires externes	170'000	180'000	180'000	50'000	580'000
Ressources	Gestionnaires (1.6)	167'500	167'500	167'500	167'500	670'000
	Responsable (1)	157'500	157'500	157'500	157'500	630'000
	Chef-fe projet flotte ACV (1)	145'000	145'000	145'000	145'000	580'000
Total		1'875'000	1'240'000	1'120'000	765'000	5'000'000

2.5. Mode de conduite du projet

2.5.1 Principales instances de conduite du projet



Responsabilités du projet

La Direction générale des ressources humaines (DGRH), sous l'égide du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH), assume la responsabilité de l'exécution de ce projet de décret. En tant qu'autorité attributaire, elle est chargée de la gestion et du contrôle des ressources et subventions allouées, ainsi que du suivi des engagements pris dans le cadre de ce crédit d'investissement. La DGRH s'engage à préciser les modalités d'attribution des ressources et subventions, en collaboration étroite avec le Comité de Pilotage (COPIL) et les différents services impliqués. Toute décision relative à l'investissement des ressources et au subventionnement sera prise après consultation du COPIL.

Comité de Pilotage (COPIL)

Le COPIL est l'entité chargée de la direction stratégique du projet. Présidé par le Secrétaire général du DCIRH, il comprend des membres des directions du Département de l'enseignement et de la formation professionnelle (DEF), de la DGRH, de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), de la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP). Sa mission principale est de veiller à la bonne conduite du projet (livrables, planification et ressources). Les décisions importantes prises par le COPIL sont communiquées aux trois chef-fe-s de département concerné-s. Compte tenu de l'aspect transversal du projet, le COPIL est disponible à la demande du chef-fe de projet pour des arbitrages nécessaires. Il est également responsable du suivi de la gestion financière et des risques.

Conduite opérationnelle : Cellule Mobilité de l'ACV

La responsabilité de la gestion opérationnelle du projet est confiée à un-e responsable de la Cellule Mobilité de l'ACV, relevant de la DGRH. La composition de la cellule est décrite sous 2.3.1 Synthèse des ressources.

Groupe de coordination

Le Groupe de coordination de l'ACV joue un rôle crucial dans la gestion et l'optimisation du projet des plans de mobilité. Avec des représentant-e-s des services métiers concernés par la thématique de la mobilité au niveau transversal tels que l'Office cantonal de la durabilité et du climat (OCDC), la DGRH, la DGMR, la DGIP et le SG-DEF, ce groupe assure une approche holistique pour aborder les défis pratiques, y compris les indicateurs mobilité du Plan climat vaudois. Sa mission principale est de surveiller l'avancement des projets, de communiquer efficacement les informations pertinentes et d'analyser les risques, en proposant des ajustements tactiques pour maintenir la cohérence du plan global.

Groupe de travail du DEF

Au vu du nombre de personnes et de lieux concernés, le DEF a établi un groupe de travail interne pour gérer les nombreuses interactions nécessaires avec les municipalités et autres parties prenantes, soulignant l'importance de la coordination à tous les niveaux.

Groupe de travail des sites pilotes

Enfin, pour les sites pilotes, une gouvernance spécifique est mise en place, orchestrée par le responsable de la Cellule Mobilité, impliquant fortement la fonction RH dans le suivi du cycle de vie des collaboratrices et collaborateurs (arrivée, évolutions, départ, etc.), ce qui est essentiel pour le succès à long terme de ces initiatives de mobilité.

Coordination avec les autres projets de l'ACV

Le projet de mobilité envisage une approche holistique, en se coordonnant avec les divers projets de l'ACV. Il vise à établir des synergies entre les réglementations des ressources humaines, la gestion et le contrôle des stationnements et l'optimisation des infrastructures. Cela inclut l'amélioration de l'accessibilité adaptées aux piétons et cyclistes. La flotte de véhicules de l'ACV pourrait être partagée, en collaboration avec des prestataires externes ou en interne, en prenant en compte une électrification partielle. La coordination inclut également la végétalisation des cours d'école, le développement de solutions de coworking sécurisées et confidentielles, ainsi que la promotion du covoiturage. Enfin, une attention est portée à la durabilité et à la consolidation des achats liés à la mobilité, tels que les flottes, les locations, les services et les applications associées.

III. Conséquences du projet de décret

3.1. Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000978.01 « Déployer plans de mobilité au sein ACV ». Il est prévu au budget 2025 et au plan d'investissement 2026-2029 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF
sans décimal)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Budget d'investissement 2025 et plan 2026-2029	1'333	1'333	1'334	0	0

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

(En millier de CHF
sans décimal)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Total
Investissement total : dépenses brutes	1'875	1'240	1'120	765	5'000
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1'875	1'240	1'120	765	5'000

Lors de la prochaine révision, les TCA seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe allouée.

3.2. Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 5 ans à raison de CHF 1'000'000 par an.

3.3. Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 5'000'000 x 4% x 0.55) CHF 110'000.

3.4. Conséquences sur l'effectif du personnel

La DGRH ne dispose ni des compétences ni des forces de travail nécessaires pour mener à bien ce projet. En conséquence, elle ne pourra réaliser des prestations supplémentaires sans une augmentation temporaire de son effectif de 3.6 ETP affectés aux fonctions de responsable et chef-fe de projet de la Cellule mobilité, d'un-e ingénieur-e chef-fe de projet flotte de véhicule et deux gestionnaires de dossier spécialisés.

Les coûts liés aux postes supplémentaires s'élèveront au total à CHF 1'880'000 pour une durée de 4 ans. Ces engagements se feront sous la forme de contrats à durée déterminée (CDD) d'une durée de 4 ans.

CDD DGRH	Nb ETP	Type ETP	Coût annuel CHF (inclus 21.5% charges sociales)	Durée	Total CHF
Responsable de cellule Chef-fe de projet	1	CDD	157'500	4 ans	630'000
Ingénieur-e chef-fe de projet Spécialiste de flotte	1	CDD	145'000	4 ans	580'000
Gestionnaire de dossier spécialisés	1.6	CDD	167'500	4 ans	670'000
Total					1'880'000

3.5. Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Cet EMPD a, entre autres, pour but d'étudier et d'évaluer, au travers des PM-Pilotes, les conséquences financières de l'application pérenne des mesures de mobilité. Si des mesures s'avèrent concluantes, celles-ci seront intégrées au budget de fonctionnement des services concernées lors du processus budgétaire usuel.

En milliers de francs
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Personnel supplémentaire (ETP)					
Charges supplémentaires					
Charges de personnel		-	-	-	-
Autres charges d'exploitation		-	-	-	-
A Total des charges supplémentaires		-	-	-	-
Diminutions de charges					
Charges de personnel		-	-	-	-
Autres charges d'exploitation		-	-	-	-
B Total des diminutions de charges		-	-	-	-
Augmentation des revenus					
C Augmentation de revenus		-	-	-	-
Revenus extraordinaires des préfinancements		1'000	1'000	1'000	1'000
Autres revenus d'exploitation		-	-	-	-
C Total des augmentations de revenus		1'000	1'000	1'000	1'000
D Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)		- 1'000	- 1'000	- 1'000	- 1'000

Les revenus extraordinaires de préfinancement sont prélevés sur le préfinancement de CHF 200 mios réalisé au bouclage des comptes 2022 pour financer les charges d'amortissement du Plan climat 2024.

3.6. Conséquences sur les Communes

Des sites pilotes concernant des établissements de l'enseignement obligatoire sont prévus afin d'établir les coordinations nécessaires avec les Communes (propriétaires des bâtiments et gestionnaires du stationnement de ces sites) et les conséquences de la mise en œuvre des mesures sur le fonctionnement jusqu'alors en vigueur. La diversité de situation (urbain/rural) permettra de faciliter la mise en place du plan de mobilité général auprès de l'ensemble des communes propriétaires d'infrastructures scolaires.

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

a. Environnement

Les soutiens mis en place par le présent EMPD sont parfaitement cohérents avec les stratégies cantonales en matière d'énergie, de climat et de durabilité. Cet EMPD met en œuvre la mesure emblématique « Financer le déploiement des plans de mobilité pilotes dans les services et les établissements scolaires » annoncée par le Conseil d'Etat en juin 2023. Il contribue à créer une dynamique favorable à l'atteinte des objectifs climatiques fixés par le Conseil d'Etat. La réalisation de ces mesures en vue d'une diminution des émissions et des autres impacts environnementaux lors des déplacements des collaboratrices et collaborateurs de l'Etat est la mise en œuvre directe des exigences d'exemplarité environnementale attendues des activités de l'Etat, selon l'art. 10 LVLNE et l'art. 24 RLVLNE.

b. Economie

D'un point de vue économique, ce projet participera au développement des prestations de mobilité (ex : Applications de mobilité, Business model des offres de TP et micromobilité, etc.) en leur donnant l'occasion d'une expérimentation à large échelle avec un retour d'expérience.

c. Société

D'un point de vue sociétal, ce projet représente la réalisation de l'exemplarité de l'Etat. En expérimentant un large panel de mesures de mobilités « alternatives » pour atteindre une réduction des émissions, l'Etat montre que ces objectifs ambitieux sont réalisables. D'autre part, les volets efficacité et motorisation « alternative » montrent que l'Etat souhaite limiter l'impact environnemental et sociétal de ses activités.

d. Synthèse

Sur les trois pôles du développement durable, l'effet du projet d'atteinte d'une réduction des impacts des déplacements des collaboratrices et collaborateurs est globalement très positif.

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

Ce projet permet d'appuyer les axes 2 et 3 du programme de législature 2022-2027, notamment les mesures :

- 2.12 : Renforcer l'exemplarité de l'Etat en matière de climat et de durabilité et atteindre le zéro net d'ici à 2040 en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour les activités de l'administration cantonale.
- 3.15 : Promouvoir une politique du personnel inclusive au sein de l'administration cantonale qui améliore l'environnement de travail avec l'action 3.15.3 « Développer des plans de mobilité pour le personnel selon le Plan climat cantonal et en intégrant de nouveaux modèles de travail favorisant notamment le coworking et le télétravail »

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

Néant

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

La détermination du caractère nouveau ou lié du projet de décret implique un examen sous l'angle de l'article 163, 2ème 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 (article 7 alinéa 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

Depuis les votations du 18 juin 2023, l'objectif de neutralité carbone 2050 (ou zéro émission nette) et plus largement l'obligation d'agir pour limiter les risques et les effets des changements climatiques sont ancrés dans la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI), ainsi que dans la Constitution vaudoise.

La LCI fixe les objectifs de réduction pour le territoire national (art.3), les trajectoires et valeurs indicatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les secteurs du bâtiment, des transports et de l'industrie (art.4 al.1) et les objectifs en matière d'adaptation aux changements climatiques (art.8). Elle fixe les objectifs d'exemplarités des cantons avec une neutralité carbone en 2040 (ou zéro émission nette) (art.10 al.4). Elle demande que les Cantons s'engagent, au côté de la Confédération et dans le cadre de leurs compétences, « en faveur de la limitation des risques et des effets des changements climatiques, conformément aux objectifs de la présente loi » (art.11 al.4). Elle stipule que les prescriptions des actes fédéraux et cantonaux « doivent être conçues et appliquées de sorte à contribuer aux objectifs de la présente loi » (art.12 al.1) - et ce dans des domaines tels que l'environnement, l'énergie, l'aménagement du territoire, les finances, l'agriculture, l'économie forestière et l'industrie du bois, les transports routiers. En analysant les compétences fédérales et cantonales dans plusieurs de ces domaines, on constate que les cantons disposent d'une large palette de compétences en matière de politique climatique et que, dès lors, leur contribution à l'atteinte des objectifs nationaux apparaît primordiale.

En parallèle, les nouveaux articles de la Constitution vaudoise (art.6 al.1 let.e ; art.6 al.2 let. f ; art. 52b ; art. 162 al.1bis ; et leurs dispositions transitoires) confèrent au Canton et aux communes l'obligation constitutionnelle d'agir en faveur du climat et de la biodiversité. Canton et communes doivent, en particulier, réduire l'impact de chacune de leurs politiques publiques sur le climat et viser la neutralité carbone pour l'ensemble du territoire vaudois d'ici à 2050, en se dotant de plans d'actions et d'objectifs intermédiaires pour 2030 et 2040.

La mise en œuvre de ces dispositions légales et constitutionnelles engendre la nécessité de mesures sectorielles, en particulier dans le domaine de la mobilité. Si le Conseil d'Etat a une certaine marge de manœuvre quant à la nature des mesures à mettre en place, il n'en reste pas moins que ces mesures sont imposées par les dispositions légales et constitutionnelles précitées et correspondent, en ce sens et par principe, à des charges liées.

Le Conseil d'Etat vaudois a fait de la protection du climat une priorité de son programme de législature 2022-2027 et a présenté in corpore, en juin 2023, un paquet de renforcements prioritaires qui prennent la forme de mesures d'investissements et de renforcements légaux. Le renforcement de l'exemplarité de l'état au travers du « développement d'une stratégie de mobilité dans l'Administration Cantonale Vaudoise grâce à l'exploration de solutions innovantes, d'une stratégie d'acquisition ainsi que de gestion durable du parc de véhicules et engins » est une de ces mesures, dites emblématiques, qui composera le Plan climat vaudois 2024.

En résumé, le présent projet de décret apparaît indispensable pour concrétiser les engagements climatiques du Canton. Les charges induites par ce décret consistent en l'exécution de tâches publiques

hautement stratégiques, prévues par la Constitution vaudoise et par la loi fédérale. Elles remplissent donc le critère du principe de la dépense liée.

3.10.2 Quotité de la dépense

Le Conseil d'Etat considère qu'un investissement de CHF 5'000'000.- sur une durée de quatre ans pour déployer des plans de mobilité pilotes dans les services et les établissements scolaires est le minimum nécessaire et raisonnable afin de se doter à terme des expériences nécessaires à l'établissement, d'un plan de mobilité des collaboratrices et collaborateurs, sur l'ensemble de l'ACV, exemplaire en matière de durabilité et de climat, tout en maintenant ou améliorant l'efficacité des prestations et l'attractivité des postes de travail à l'Etat de Vaud

La mobilité représentant proportionnellement la plus grande part des GES produits sur le territoire vaudois et une part importante de ceux émis par l'ACV, tout report modal durable tel que prévu par cet EMPD, contribue directement à l'atteinte des résultats. A noter que ce report permet également de réduire les coûts pour le système de santé en réduisant les atteintes causées par la pollution de l'air.

Pour ces raisons, les montants demandés représentent un minimum pour atteindre les objectifs recherchés. Le critère de la quotité est donc rempli dans le cas d'espèce.

3.10.3 Moment de la dépense

La nécessité d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre et de s'adapter à leurs conséquences sur l'humain et l'environnement est reconnue scientifiquement, légalement et politiquement comme une tâche prioritaire depuis plusieurs années, que ce soit au niveau international, fédéral ou cantonal. D'un point de vue économique, il a été démontré qu'une action immédiate en matière climatique permettra d'éviter d'importants coûts futurs.

Dans sa réponse à la résolution 19_RES_025 demandant de déclarer l'urgence climatique, le Conseil d'Etat insistait déjà sur « la nécessité d'agir sans plus attendre face au changement climatique ». Cette nécessité est d'autant plus vraie aujourd'hui. Ainsi, un audit réalisé en fin de législature passée par l'EPFL estime que, sans renforcement supplémentaire et rapide dans les domaines clés (bâtiment, mobilité, agriculture), la réduction des émissions de GES avoisinerait les 8% pour 2030 – soit loin des trajectoires de réduction fixée dans la LCI ou dans le PCV 1^{ère} génération (-50% en 2030). C'est donc bien maintenant qu'il faut agir si le Canton veut être en mesure d'atteindre les objectifs climatiques ancrés dans sa propre constitution et dans la loi fédérale.

La réduction des émissions de GES liées aux activités de l'ACV est un processus de changement des habitudes qui s'étend sur une longue période. Il est crucial de commencer sans délai pour éviter de compromettre l'atteinte des objectifs fixés.

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 explicitées dans le cadre de cet EMPD doivent être considérées comme des charges liées.

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

Le décret est cependant soumis au référendum facultatif, dans la mesure où l'Etat dispose d'une certaine marge de manœuvre pour atteindre l'objectif visé.

3.11. Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

3.12. Incidences informatiques

Il est convenu avec la DGNSI que les pilotes (ex : test d'application de mobilité) se réalisent en mode exploratoire sans travaux majeures d'interfaçage avec les outils informatiques actuels. Les évolutions qui seront proposées dans la conception du Plan de Mobilité Global seront orientées vers l'efficience et la simplification administrative.

3.13. RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

3.14. Simplifications administratives

Le Plan de Mesures Transversales proposera des moyens de simplifier la gestion administrative des déplacements tel que la consolidation des remboursements

3.15. Protection des données

La DGRH s'assurera que les plans de mobilité et leur déploiement respectent les prescriptions en matière de protection des données personnelles des collaborateur-trice-s. A cette fin, elle consultera si besoin l'Autorité de protection des données et de droit à l'information.

3.16. Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

L'amortissement annuel des dépenses considérées comme des charges liées correspondant à CHF 1'000'000.- est prélevé sur le préfinancement de CHF 200 mios réalisé au bouclage des comptes 2022 pour financer les charges d'amortissement du Plan climat 2024.

En milliers de
francs
(sans décimal)

Intitulé	SP / CB	Année	Année	Année	Année
	2 positions	2025	2026	2027	2028
Personnel supplémentaire (ETP)		-	-	-	-

Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges d'exploitation					
...					
Total des charges supplémentaires : (A)		0	0	0	0
Diminution de charges					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation					
...					
Total des diminutions des charges : (B)		0	0	0	0
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires					
Revenus extraordinaires des préfinancements		1'000	1'000	1'000	1'000

Autres revenus d'exploitation					
...					
Total augmentation des revenus : (C)		1'000	1'000	1'000	1'000

Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B-C) :		-1'000	-1'000	-1'000	-1'000
--	--	---------------	---------------	---------------	---------------

Charge d'intérêt (E)		110	110	110	110
Charge d'amortissement (F)		1'000	1'000	1'000	1'000

Total net (H = D + E + F)		110	110	110	110
----------------------------------	--	------------	------------	------------	------------

SP : service publié / CB : compte budgétaire MCH2 à 2 positions

IV. Conclusion

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 5'000'000 pour financer le développement d'une stratégie de mobilité dans l'Administration Cantonale Vaudoise grâce à l'exploration de solutions innovantes, d'une stratégie d'acquisition ainsi que de gestion durable du parc de véhicules et engins.

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 5'000'000 pour financer le développement d'une stratégie de mobilité dans l'Administration Cantonale Vaudoise grâce à l'exploration de solutions innovantes, d'une stratégie d'acquisition ainsi que de gestion durable du parc de véhicules et engins.

du 12 mars 2025

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 5'000'000 est accordé au Conseil d'Etat pour financer le développement d'une stratégie de mobilité dans l'Administration Cantonale Vaudoise grâce à l'exploration de solutions innovantes, d'une stratégie d'acquisition ainsi que de gestion durable du parc de véhicules et engins.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 5 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret, qui est sujet au référendum facultatif.

² Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.