

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner les objets suivants:

Exposé des motifs et projets de décrets

- accordant un prêt sans intérêts de 158'500'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour le préfinancement de la 4ème voie Lausanne-Renens ainsi que des points de croisement de Mies et Chambésy ;
- autorisant le Conseil d'Etat à procéder à des avances de fonds de 34'800'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne-Genève ;
- accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de 1'100'000 francs pour la modernisation des accès aux trains en gare de Renens ; et

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur :

- (08_POS_054) Postulat des groupes socialiste, radical, les Verts, libéral, Alliance du centre et A gauche toute ! : 3ème voie CFF Lausanne-Genève - Le Canton doit s'engager !
- (10_POS_183) Postulat Ginette Duvoisin : Dynamiser les transports publics, aussi dans les régions décentralisées du canton, par la mise en oeuvre rapide du développement du RER vaudois

1. Préambule

La commission, formée de Mmes et MM. Claudine Dind, Ginette Duvoisin, Christiane Jaquet-Berger (départ à 15 h 40), Béatrice Métraux, Valérie Schwaar, Marc-André Bory, Jean-François Cachin, Philippe Deriaz, Rémy Jaquier, Claude-Eric Dufour, Grégoire Junod, Serge Melly, Michele Mossi, Pierre-André Pidoux, Michel Rau et Jean-Jacques Truffer s'est réunie lundi 22 novembre de 14 h à 16 h 15 dans les locaux du DINF.

Le soussigné a été confirmé dans ses fonctions de président rapporteur.

Le Conseil d'Etat était représenté par M. le Conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures, accompagné de M. Vincent Krabenbühl, chef du Service de la mobilité, M. Julien Niquille, ingénieur EPFL de la Planification.

M. Igor Santucci, secrétaire général adjoint du Grand conseil, s'est chargé des notes de séance, avec les remerciements de la commission.

Sur proposition du président, la commission choisit de conduire d'abord une discussion générale sur l'ensemble de la problématique en question, puis, dans une deuxième phase, de se déterminer sur chaque objet soumis à examen.

2. DISCUSSION GENERALE

2.1. positions

En guise d'introduction, M. le Conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures, souligne les points suivants:

- La stratégie du canton en matière de développement des transports publics a fait l'objet d'une communication en septembre 2006 déjà, dans un document de planification intitulé "Vers une mobilité durable : les transports publics à l'horizon 2020". Les divers éléments de cette stratégie se mettent en œuvre progressivement.
- La "3^{ème} voie" a été décrite dans les accords passés avec Genève au printemps 2009 et dans la Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne-Genève-Aéroport, signée avec les CFF et l'Office fédéral des transports en décembre 2009.
- Les préfinancements des projets contenus dans l'EMPD se sont révélés inévitables pour concrétiser d'ici 2018 les prestations dites des "Grandes lignes" et les lignes RER, ainsi que les croisements de Mies et de Chambésy. Ces processus sont également importants au vu du programme de législature 2007-2012, qui inclut un Agenda 21 cantonal. En l'espèce, c'est la première fois que le Conseil d'Etat fait usage de cette technique financière en vue de permettre la réalisation de projets d'infrastructures ferroviaires.
- Ces démarches de préfinancements n'ont pas l'aval de tous les cantons au niveau national. En effet, elles tendent à anticiper certains investissements, parfois au détriment d'autres projets. Ainsi, en favorisant les investissements sur le nœud ferroviaire de Lausanne, les Vaudois peuvent donner l'image de s'arroger des droits prioritaires et susciter quelques aigreurs, qui sont susceptibles de ne pas être sans conséquence dans de futurs débats.

S'agissant du postulat des groupes socialiste, radical, les verts, libéral, alliance du centre et à gauche toute, "3^{ème} voie CFF Lausanne-Genève – le canton doit s'engager !", M. Grégoire Junod, premier signataire du texte déposé, estime que le rapport du Conseil d'Etat répond aux attentes des postulants. Toutefois, il regrette le temps qu'a pris l'adoption de l'EMPD, même s'il se réjouit que le dossier ait finalement abouti.

Commentant la réponse à son propre postulat, "dynamiser les transports publics, aussi dans les régions décentralisées du canton, par la mise en œuvre rapide du développement du RER vaudois", Mme Ginette Duvoisin note que son postulat évoquait la dimension vaudoise du RER. Par conséquent, elle se demande si le rapport du Conseil d'Etat n'aurait pas dû être effectué séparément de l'EMPD soumis à la commission, dans la mesure où le lien entre la problématique de la 3^{ème} voie et celle du RER vaudois n'est pas évident. Dans cette perspective, elle reste sur sa faim, la question qu'elle soulevait n'ayant pas été directement traitée.

2.2. Débat

Au cours de cette première discussion générale, les thèmes suivants sont abordés:

Concernant le temps pris pour la rédaction de l'EMPD, le chef du Dinf estime qu'il a tenu à plusieurs facteurs. A titre d'exemple, il a fallu six mois pour obtenir le texte de la Convention similaire passée par le canton de Zurich. En outre, les discussions avec les CFF et les autorités fédérales n'ont pas été faciles. Malgré tout, le Conseil d'Etat n'a pas ralenti le rythme. Au final, le canton a libéré 600'000 francs, financés par le budget expertise, pour engager des études préliminaires. En complément, M. Vincent Krayenbühl note que l'essentiel était de pouvoir lancer sans tarder les procédures d'appels d'offres, ainsi que les relevés géométriques.

La question de la jalousie des autres cantons intéresse la commission. M. Marthaler précise qu'il s'agit surtout de commentaires acides de cantons qui voient d'un mauvais œil se développer des préfinancements susceptibles de ne pas servir leurs propres prestations, alors que la Confédération reporte certaines charges sur les cantons. Toutefois, il convient aussi de rappeler que le programme "Futur développement des projets ferroviaires" (ZEB) a été adopté par les deux Chambres fédérales.

L'expérience zurichoise et ses effets sur Rail 2030 suscitent de nouvelles interrogations. Sur ce plan, M. le Conseiller d'Etat indique qu'il n'y a pas de relation de cause à effet entre le préfinancement des infrastructures zurichoises et la volonté de la Confédération de transférer des charges sur les cantons. Par contre, de manière générale, le financement du projet Rail 2030 reste insuffisant. Les cantons devront donc certainement mettre la main au porte-monnaie, mais pas en fonction d'une clé de répartition territoriale, comme dans le présent EMPD. Par ailleurs, M. Marthaler rappelle que les aménagements et travaux entrepris entre Genève et Lausanne bénéficieront à l'ensemble du réseau suisse, Zurich compris.

Dans l'ensemble, les commissaires accueillent favorablement les décrets et saluent les dynamiques qu'ils génèrent. Seule, l'absence de la route dans la réflexion est regrettée. A l'inverse, divers éléments positifs sont mis en évidence, notamment les bénéfices pour la ligne du pied du Jura ou l'importance de l'allongement des quais à quatre cents mètres à Lausanne pour les liaisons avec Zurich.

3. EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

3.1. exposé des motifs

Vaste analyse du contexte et des considérants, l'exposé des motifs est discuté chapitre par chapitre. Il suscite un vif intérêt, de nombreuses questions ou demandes d'éclaircissements. Eléments centraux de la discussion, les points suivants sont à retenir.

Au chapitre de la *stratégie de développement des transports publics (chapitre 2)*, il est noté que les objectifs fixés relèvent de la politique fédérale et qu'ils correspondent à des engagements concrets, même si la terminologie n'est pas toujours explicite.

Effectuant une revue des matériels roulants concernés par la dimension cantonale de la stratégie,

M. François Marthaler explique tout d'abord que les rames Flirt, similaires aux nouvelles rames du LEB, sont légères, nerveuses et se caractérisent par leur facilité d'embarquement et de débarquement pour les voyageurs. Les rames Domino, elles, sont les anciennes rames Colibri mises en service entre 1984 et 1995, qui circulent sur le Réseau express vaudois (REV) elles font l'objet de rénovations aux ateliers CFF d'Yverdon-les-Bains, qui leurs confèrent une meilleure accessibilité et un meilleur affichage, complété par une vidéosurveillance ces rames circulent déjà par exemple dans la Broye. Enfin, pour les trains du RegioExpress (Lausanne – Genève) les rames RV Dosto (ou Kiss) comportent deux étages, comme celles roulant sur le RER zurichois elles seront disponibles dès décembre 2012 et permettront une amélioration de 30% du trafic grandes lignes entre Lausanne et Genève.

En outre, ces rames deux étages pourraient rouler jusqu'à Vevey, si les Chambres fédérales acceptent de financer l'adaptation de ce tronçon. Sur ce dernier point, M. Marthaler indique que les huit à dix millions nécessaires figurent dans la demande de rallonge de 140 millions faite aux Chambres fédérales. Dans la perspective du vote qui aura lieu les 6 et 7 décembre au Conseil national, la Conférence des directeurs cantonaux des transports effectue d'ailleurs un lobbying intense. Enfin, au plan du calendrier, il est noté que ces trains pourraient circuler dès le changement d'horaires 2012.

A la question de savoir quand interviendra la mise en service de la gare de Prilly-Malley, il est répondu qu'elle est planifiée pour le mois de juin 2012.

Toujours au plan des stratégies générales, la problématique du respect de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit retient l'attention de la commission. M. Marthaler indique que le nombre des trains va certes augmenter, mais que ceux-ci émettront nettement moins de bruit, grâce à la qualité des nouveaux matériels et aux soins apportés aux infrastructures. M. Krayenbühl confirme que le programme d'assainissement phonique est en cours et que les mesures adéquates sont intégrées dans les nouveaux projets, de manière coordonnée.

Au chapitre du *développement de la ligne Lausanne-Genève : Convention-cadre (chapitre 3)*, la discussion porte d'abord sur la question de l'augmentation du trafic. Il est noté que les CFF savent précisément à quels horizons la demande de transport va progresser et que le trend d'augmentation forte du nombre de voyageurs n'est pas contestable. Les chiffres transmis aux commissaires après la séance font état des prévisions suivantes : 2000 : 25'000 voyageurs par jour 2010 : 50'000 voyageurs par jour 2030 : 100'000 voyageurs par jour (croissance maximum envisagée par Rail 2030).

Ce phénomène central de l'augmentation des voyageurs incite la commission à se demander si elle relève d'un développement incontournable de la région ou si elle résulte à l'inverse des investissements actuels et futurs. Pour M. Marthaler, les objectifs fixés par le Conseil d'Etat impliquent de mettre en place ces programmes d'investissements pour ne pas freiner la croissance de la population vaudoise. Cette volonté politique permet de comprendre le sens de la clé de répartition deux tiers et un tiers retenue après discussion. Au final d'ailleurs, compte tenu de la complexité du dossier, cette solution est plutôt favorable au canton de Vaud.

Différentes informations techniques sont encore données. En particulier, la notion de "desserte RER partielle" est précisée par M. Krayenbühl, qui indique que, sur la ligne Lausanne-Allaman, les convois RER ne pourront pas s'arrêter systématiquement à la cadence d'une demi-heure en raison des contraintes liées aux trains venant du Pied-du-Jura.

L'éventualité d'une gare souterraine à Lausanne appelle également des éclaircissements. Le chef du DINF considère que, si la demande continue de croître et sachant que les possibilités d'extension sont épuisées en raison des projets urbanistiques existants, il n'y aura pas d'autre solution que de creuser sous la gare. Il ajoute que les projets actuels n'empêchent en rien la réalisation future d'une station souterraine. Dans l'immédiat, l'essentiel est que la Confédération et les CFF s'engagent réellement pour plus d'un milliard de travaux dans la gare de Lausanne.

Au chapitre des *contributions financières à charge de l'Etat de Vaud (chapitre 4)*, la question de l'attribution des mandats d'études est soulevée. Dans la mesure où le canton contribue aux projets, une bonne intégration des bureaux vaudois paraît souhaitable et préférable à l'éventuel démarchage d'experts étrangers. Sur ce plan, M. Krayenbühl indique que les CFF sont tenus d'appliquer la législation sur les marchés publics, y compris lors d'opérations de préfinancements. Il relève en outre que pour la construction de la halte de Prilly-Malley, seuls des bureaux d'ingénieurs suisses ont répondu à l'appel d'offres. Il insiste sur le fait que toute discrimination entre des adjudicataires potentiels expose les organisateurs à des recours. Le canton de Vaud est associé à la procédure par les spécialistes des CFF, qui font le travail de manière rigoureuse, surtout après les déboires rencontrés lors de la construction du tunnel du Gothard. En complément, M. Marthaler relève que dans ce type de marchés, la part des bureaux étrangers est normalement très faible.

Au chapitre des *conséquences du projet de décret accordant un prêt sans intérêts de 158'500'000 frs aux chemins de fer fédéraux (chapitre 5)*, la commission s'interroge sur la fixation à 5% de l'intérêt pris en charge par le canton. M. Marthaler indique que ce taux est imposé dans tous les décrets d'infrastructures plus précisément, il est stipulé dans la Loi sur les finances, qui se base sur une fourchette déterminée sur le long terme. De surcroît, la prise en charge des intérêts par le canton est prévue dans la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF). Quant aux risques liés aux remboursements, le Conseiller d'Etat estime que "qui ne tente rien, n'a rien". Le meilleur moyen de ne pas se faire rembourser en retard est en effet de ne rien prêter. Toutefois, il reste persuadé que le canton sera remboursé dans les délais, conformément aux accords passés.

Rappelée dans ce chapitre, la dimension environnementale du projet de décret est saluée. La volonté politique qui a porté son adoption s'inscrit dans les objectifs du programme de législature visant les transports publics et dans une promotion du développement durable à l'échelon du territoire vaudois.

L'application de l'article 163 de la Constitution vaudoise aux différents décrets retient également l'attention de la commission. M. Marthaler comprend les doutes de certains, mais se veut rassurant : l'affaire a été réglée avec soin. Ainsi, les deux décrets les plus importants, soit celui accordant un prêt sans intérêts de 158'500'000 francs et celui autorisant des avances de fonds de 34'800'000 francs, sont soumis au référendum facultatif c'est pourquoi dans les deux cas, la formule d'exécution opère un renvoi à l'article 84, alinéa 1, lettre a, de la Constitution cantonale. Seul le crédit d'études de 1'100'000 francs échappe au référendum facultatif par conséquent, la formule d'exécution renvoie à l'article 84, alinéa 2, lettre b, de la Constitution cantonale. Dans ce dernier cas en effet, il n'existe aucune marge de manœuvre au regard de l'ordonnance sur la protection de l'air, selon le Service juridique et législatif de l'Etat de Vaud.

Enfin, s'agissant des autres incidences, il est rappelé que la RPT ne tient pas compte des dépenses.

Seul le potentiel des ressources fiscales est déterminant. Par conséquent, le prêt sans intérêt de 158'500'000 francs n'est pas pris en compte dans ce calcul.

Les conséquences des deux autres projets de décrets, évoquées dans les chapitres 6 et 7 ne donnent pas lieu à discussion.

3.2. PROJET DE DÉCRET ACCORDANT UN PRÊT SANS INTÉRÊTS DE 158'500'000 FRANCS AUX CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX (CFF SA) POUR LE PRÉFINANCEMENT DE LA 4ÈME VOIE LAUSANNE-RENEVS AINSI QUE DES POINTS DE CROISEMENT DE MIES ET CHAMBÉSY

La discussion sur le projet de décret est ouverte. A la question de savoir si la Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne-Genève-Aéroport devrait figurer dans les lois introductives, il est rappelé que seuls figurent à cet emplacement des textes contraignants pour les autorités, ce qui n'est pas le cas de la Convention-cadre, qui n'engage que le Conseil d'Etat pour l'instant.

Au vote, les articles 1, 2 et 3 du projet de décret accordant un prêt sans intérêts de 158'500'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour le préfinancement de la 4^{ème} voie Lausanne-Renens ainsi que des points de croisement de Mies et Chambésy sont acceptés à l'unanimité.

Au vote final, le projet de décret, tel qu'il ressort de l'examen effectué par la commission, est accepté à l'unanimité. De même, la recommandation d'entrée en matière sur le projet de décret est soutenue par tous les membres de la commission.

3.3. PROJET DE DÉCRET AUTORISANT LE CONSEIL D'ETAT À PROCÉDER À DES AVANCES DE FONDS DE 34'800'000 FRANCS AUX CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX (CFF SA) POUR LES ÉTUDES DE DÉVELOPPEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE LAUSANNE-GENÈVE

L'examen du projet de décret ne suscite pas de commentaire.

Au vote, les articles 1, 2, 3 et 4 du projet de décret autorisant le Conseil d'Etat à procéder à des avances de fonds de 34'800'000 francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA) pour les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne-Genève sont acceptés à l'unanimité.

Au vote final, le projet de décret, tel qu'il ressort de l'examen effectué par la commission, est accepté à l'unanimité. De même, la recommandation d'entrée en matière sur le projet de décret est soutenue par tous les membres de la commission.

3.4. EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DÉCRETS ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT D'ÉTUDES DE 1'100'000 FRANCS POUR LA MODERNISATION DES ACCÈS AUX TRAINS EN GARE DE RENENS

L'examen du projet de décret permet de rappeler que, contrairement aux deux précédents, son article 3 renvoie à la lettre b de l'alinéa 2 de l'article 84 de la Constitution cantonale. Pour ce dernier décret, le référendum facultatif n'est pas possible.

Au vote, les articles 1, 2 et 3 du projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de 1'100'000 francs pour la modernisation des accès aux trains en gare de Renens sont acceptés à l'unanimité.

Au vote final, le projet de décret, tel qu'il ressort de l'examen effectué par la commission, est accepté à l'unanimité. De même, la recommandation d'entrée en matière sur le projet de décret est soutenue par tous les membres de la commission.

4. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU POSTULAT DES GROUPES SOCIALISTE, RADICAL, LES VERTS, LIBÉRAL, ALLIANCE DU CENTRE ET A GAUCHE TOUTE ! : 3ÈME VOIE CFF LAUSANNE-GENÈVE - LE CANTON DOIT S'ENGAGER !

Comme indiqué à son chapitre 8, l'exposé des motifs et les projets de décret constituent la réponse du Conseil d'Etat au postulat.

Premier signataire du postulat des groupes socialiste, radical, les verts, libéral, alliance du centre et à gauche toute ! "3ème voie CFF Lausanne-Genève – le canton doit s'engager !" M. Grégoire Junod se félicite de la nature de cette réponse, même s'il regrette le caractère tardif avec laquelle elle est intervenue.

Au vote, la commission recommande à l'unanimité l'acceptation du rapport du Conseil d'Etat au Grand conseil.

5. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU POSTULAT GINETTE DUVOISIN : DYNAMISER LES TRANSPORTS PUBLICS, AUSSI DANS LES RÉGIONS DÉCENTRALISÉES DU CANTON, PAR LA MISE EN OEUVRE RAPIDE DU DÉVELOPPEMENT DU RER VAUDOIS

Constitué par le chapitre 9 de l'exposé des motifs, le rapport du Conseil d'Etat laisse la postulante, Mme Ginette Duvoisin, sur sa faim. Elle demandait à quelles échéances le RER Vaudois serait mis en place, notamment dans les régions décentralisées. Or, les réponses portent avant tout sur la région lémanique et restent très superficielles. Par ailleurs, les développements liés à la qualité de vie et au logement rendent d'autant plus utiles des informations sur le développement du RER en périphérie du canton. La garantie d'une cadence à la demi-heure sur la ligne Lausanne-Yverdon-les-Bains serait intéressante de même, des progrès pour les liaisons vers la Broye sont nécessaires, le trajet Yvonand-Lausanne prenant, par exemple, une heure et sept minutes. La postulante espère que des informations plus précises seront données d'ici au débat en plénum dans le cas contraire, elle examinera la nécessité de déposer un nouveau postulat pour obtenir les réponses souhaitées.

Dans la même optique, la commission s'étonne que la desserte dans le Chablais, plus particulièrement la possibilité de prolonger le RER de Villeneuve à Aigle, soit prévue uniquement à moyen terme, soit à l'horizon 2016-2020, alors que l'Hôpital Riviera-Chablais sera construit d'ici 2016.

M. François Marthaler répond que le Conseil d'Etat est conscient de la déficience de l'offre en matière de transports publics dans certaines régions périphériques. Des moyens sont engagés dans certains secteurs où la demande est forte. L'amélioration du RER autour de Lausanne va stimuler la demande sur les lignes périphériques, par exemple sur la ligne de la Broye, qui connaît une croissance annuelle de 8 à 10%. Une dynamique en entraîne une autre sur la base de ce constat, des mandats de planification ont été attribués au CFF il convient donc d'attendre les conclusions de ces études. Concernant l'Hôpital Riviera-Chablais, les études montrent que d'autres dessertes que celles mentionnées auparavant sont pertinentes et qu'une cadence à trente minutes pourra être proposée grâce à d'autres lignes (par exemple la ligne de bus n°111 Villeneuve – Aigle).

Pour sa part, M. Vincent Krayenbühl signale que le canton a lancé avec les CFF un deuxième mandat de planification, qui recouvre la notion de "moyen terme". L'optimisation de l'offre sur la ligne de la Broye longitudinale nécessitera par exemple un nouveau point d'évitement à Cheyres, dont le coût s'élève à 50 millions de francs. D'autres points d'évitement devront être étudiés à Châtillens ou à Ecublens-Rue (FR), pour un coût compris entre 10 et 20 millions de francs. Concernant la desserte d'Orbe, le fait de faciliter le passage en gare de Chavornay occasionnera un coût entre 30 et 40 millions de francs. On le constate, derrière les projets se profilent des investissements lourds, impliquant des demandes de crédits importants. Par ailleurs, une réflexion est menée sur les "Grandes lignes" entre Lausanne, Yverdon-les-Bains et Neuchâtel, avec pour objectif la cadence à la demi-heure. Des besoins d'investissements entre 50 et 100 millions de francs pourront découler des résultats du deuxième mandat de planification.

En complément, M. Julin Niquille communique que l'offre ferroviaire entre Neuchâtel et Yverdon-les-Bains sera augmentée à court terme de quatre trains. Concernant Yvonand, deux offres supplémentaires par bus le matin et deux le soir ont été introduites depuis août 2010.

Ces informations ne comblent pas toutes les attentes des commissaires. Différentes interrogations reprennent la problématique de l'hôpital Riviera-Chablais. Le passage du LEB à la cadence du quart d'heure et celui du BAM à la demi-heure sont évoqués. De manière générale, la définition du RER vaudois et la description des moyens permettant de l'étoffer sont considérées comme insuffisamment traitées. De surcroît, la question de la couverture par la/les communauté(s) tarifaire(s) de l'ensemble du territoire vaudois n'est pas évoquée.

M. le Conseiller d'Etat François Marthaler invite les commissaires à se reporter à la Stratégie cantonale de développement des transports publics, adoptée en septembre 2006 et intitulée "Vers une mobilité durable : les transports publics à l'horizon 2020". Par ailleurs, il considère inopportun, sous l'angle institutionnel, d'établir un rapport complémentaire sur le postulat Ginette Duvoisin, malgré l'insatisfaction manifestée par plusieurs commissaires.

La postulante, Mme Duvoisin, considère que le débat de la commission montre clairement qu'il eût fallu disposer de deux rapports et conduire deux discussions séparées : l'un sur l'axe de transport

Lausanne-Genève et l'autre sur le RER Vaudois.

Soumis au vote, le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur postulat Ginette Duvoisin : dynamiser les transports publics, aussi dans les régions décentralisées du canton, par la mise en œuvre rapide du développement du RER vaudois, est refusé par sept non, un oui et huit abstentions.

Lausanne, le 17 janvier 2011.

Le rapporteur :
(Signé) *François Chérix*