

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification
 OA+M = objet adopté avec modification
 RET = objet retiré
 REF = objet refusé
 REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière
 TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps
 RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information
 RENV-SD = objet renvoyé suite débat
 RENV-COM = objet renvoyé en commission
 RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Dépôt des questions orales jusqu'à 11h30

Après-midi : réception du Président

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	1.	Communications			
	2.	Dépôts			
	3.	(14_POS_080) Postulat Mathieu Blanc et consorts - Des mini-caméras pour protéger les citoyens, la police et pour aider à l'identification des délinquants (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	4.	(14_POS_081) Postulat Denis Rubattel et consorts - Renforcer la sécurité des agents de détention et faire appliquer des sanctions plus lourdes aux détenus qui enfreignent le règlement de la prison qui les accueille ! (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	5.	(GC 119) Demandes de grâce de MM. D.P.G et A.U	GC		
	6.	(13_MOT_030) Motion Martial de Montmollin et consorts - Pour une politique plus durable pour le tourisme dans les Alpes vaudoises (Vote nominal)	DECS	Neyroud M. (Majorité), Epars O. (Minorité)	
	7.	(13_INT_179) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Claude-Alain Voiblet - Certains collaborateurs de banques et citoyens vaudois ont-ils à craindre un prochain déplacement à l'étranger ?	DECS.		
	8.	(13_INT_190) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Amélie Cherbuin - Comment soutenir nos ressortissants américains ?	DECS.		
	9.	(14_RES_017) Résolution Claude-Alain Voiblet et consorts - Soutien direct aux collaborateurs concernés par la transmission de leurs noms aux autorités américaines.			
	10.	(14_RES_018) Résolution Valérie Induni et consorts - Transmission de données de la BCV aux autorités américaines			
	11.	(14_MOT_036) Motion Stéphane Montangero et consorts - Mieux vaut prévenir que guérir, y compris pour les transformations de locaux de travail	DECS	Thuillard J.F. (Majorité), Gander H. (Minorité)	
	12.	(14_PET_025) Pétition des jeunes libéraux radicaux - Du sirop à l'apéro ? NON ! Stop aux mesures liberticides et à l'infantilisation !	DECS		

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification
 OA+M = objet adopté avec modification
 RET = objet retiré
 REF = objet refusé
 REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière
 TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps
 RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information
 RENV-SD = objet renvoyé suite débat
 RENV-COM = objet renvoyé en commission
 RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	13.	(153) Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit d'investissement de CHF 33.5 millions pour financer la poursuite des travaux de mensuration officielle et le développement de l'infrastructure cantonale en données géographiques (mise en oeuvre des lois fédérale et cantonale sur la géoinformation) et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la mensuration officielle et l'infrastructure cantonale des données géographiques(1er débat)	DIRH.	Cachin J.F.	
	14.	(14_MOT_037) Motion Jacques Haldy et consorts - Pour permettre le gré à gré concurrentiel	DIRH	Mattenberger N.	
	15.	(161) Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 14'500'000 pour financer les études des infrastructures nécessaires à la 2e étape de développement du RER Vaud et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur - la motion transformée en postulat Roxanne Meyer Keller et consorts au nom des député-e-s du district de la Broye-Vully demandant le déblocage des crédits nécessaires pour améliorer les infrastructures ferroviaires et routières dans la Broye-Vully (11_MOT_152) et - la motion Frédéric Haenni et transformée en postulat demandant de tenir compte, dans le cadre de l'EMPD actuellement à l'étude, d'une politique globale et concertée de la mobilité dans la Broye et le Jorat, notamment en liant la requalification de la RC 601a avec une offre performante des transports publics (08_MOT_019) et - sur le postulat Jean-François Cachin et consorts : "Tirons la prise du congélateur et dégelons le dossier RC 601" (09_POS_160) Réponse du Conseil d'Etat aux interpellations - Aliette Rey-Marion "A quand des transports publics adaptés à tous les âges ? "(13_INT_087) - Frédéric Haenni : "Combien de temps encore le sonotone restera-t-il au congélateur ?" (11_INT_596) et Réponse du Conseil d'Etat au Grand Conseil à la simple question de Jean-François Cachin : (10_INT_444) "Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Catherine Labouchère et consorts au nom des groupes libéral et radical – Ecole hôtelière de Lausanne : dissocier les projets pour loger rapidement les étudiants ?" (11_QUE_023)(1er débat)	DIRH.	Modoux P.	

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification
 OA+M = objet adopté avec modification
 RET = objet retiré
 REF = objet refusé
 REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière
 TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps
 RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information
 RENV-SD = objet renvoyé suite débat
 RENV-COM = objet renvoyé en commission
 RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	16.	(13_INT_175) Réponse du CE aux interpellations Denis Rubattel : - LEB : gagner du temps pour éviter d'autres accidents ! (13_INT_175) et - Rapprochement LEB - TL : une nouvelle perte de substance pour le Gros-de-Vaud ? (13_INT_201)	DIRH.		
	17.	(13_POS_044) Postulat Jean-François Cachin et consorts - Des places de parc pour des cars dans le secteur du P-R de Vennes	DIRH	Durussel J.	
	18.	(14_RES_014) Résolution José Durussel et consorts au nom de la commission qui a traité le postulat (13_POS_044) Jean-François Cachin et consorts - Des places de parc pour des cars dans le secteur du P+R de Vennes.			
	19.	(14_INT_207) Réponse du Conseil d'Etat à l'Interpellation Jean-Michel Dolivo - Activité accessoire bénévole des employé-e-s de la fonction publique vaudoise, une limite arbitraire à la liberté d'expression, d'opinion et d'organisation ?	DIRH.		
	20.	(14_INT_277) Interpellation Anne Baehler Bech - Les conséquences des plateformes comme airbnb sur le marché du logement (Développement)			
	21.	(14_INT_278) Interpellation Anne Baehler Bech - Disponibilité des terrains constructibles : quelles applications de l'article 15a alinéa 2 LAT ? (Développement)			
	22.	(14_INT_280) Interpellation Axel Marion et consorts - Tarifs des transports publics : les usagers des tl sont-ils les dindons de la farce ? (Développement)			

Séance du Grand Conseil

Mardi 2 septembre 2014

de 9 h.30 à 12 h.00

ORDRE DU JOUR

OA = objet adopté sans modification
OA+M = objet adopté avec modification
RET = objet retiré
REF = objet refusé
REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière
TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps
RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information
RENV-SD = objet renvoyé suite débat
RENV-COM = objet renvoyé en commission
RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	23.	(14_INT_281) Interpellation Jérôme Christen et consorts - les installations du coupage chaleur-force, quelle politique le Conseil d'Etat entend-il mener ? (Pas de développement)			

Secrétariat général du Grand Conseil



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 14-POS-080

Déposé le : 26.08.14

Scanné le : _____

Art. 118 et 119 LGC Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate. Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre du postulat Des mini-caméras pour protéger les citoyens, la police et pour aider à l'identification des délinquants

Texte déposé

Les soussignés demandent au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité de légiférer afin de **permettre aux forces de police actives sur le territoire vaudois d'utiliser, dans certaines circonstances, des mini caméras ou tout autre dispositif similaire afin de filmer leurs interventions.**

Commentaire(s)

Il faut malheureusement constater qu'à l'heure actuelle, l'autorité policière est fréquemment mise en cause. Le policier, débonnaire mais ferme, d'il y quelques décennies a vu aujourd'hui les circonstances de ses interventions et les réactions tant des personnes interpellées que du public dramatiquement changer.

Les forces de police doivent s'adapter à ces changements.

Dans ce cadre, les postulants estiment qu'un dispositif de mini-caméras à disposition de la police pourrait avoir au moins trois intérêts :

- D'abord il **protège la population** contre d'éventuelles actions disproportionnées de la

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

police, quand bien même celles-ci sont de l'avis des postulants extrêmement rares sur le territoire vaudois.

- Il **protège les forces de police** contre des accusations infondées de personnes prétendant être l'objet de brutalités policières.
- En cas d'émeute ou d'interventions difficiles des forces de l'ordre face à un groupe hostile, les mini caméras pourront aider la police dans la tâche d'identification des délinquants. Dans ce cas notamment, il évite à la police de réclamer aux médias des photographies ou des films, dans la mesure où de telles demandes pourraient être faites.

Ces images serviront donc comme moyen de preuve supplémentaire à disposition du magistrat chargé d'enquêter sur une affaire lors de laquelle des policiers sont intervenus. Cela permet également d'équilibrer la situation, puisque la police est fréquemment filmée par des tiers qui filment les interventions policières auxquelles ils assistent sur le domaine public.

Les postulants relèvent que les mini caméras portées par des policiers dans l'exercice de leur fonction sont devenues une réalité dans de nombreux pays européens ainsi qu'aux Etats-Unis d'Amérique. Au niveau suisse, la ville de Berne a récemment indiqué qu'elle allait expérimenter ces mini caméras.

En France, à l'heure du premier bilan de l'utilisation de ces caméras, leur efficacité semble reconnue. La Police française a même indiqué aux médias que le recours à ces mini-caméras aurait fait changer les comportements. *"Les gens comprennent l'intérêt de cet équipement, ceux qui allaient s'emporter ont vite baissé le ton, à la vue de l'appareil. D'autres se sont brusquement retournés pour cacher leur visage"* (in Le Figaro, 17/08/2014).

Le cadre légal devrait naturellement indiquer de manière précise dans quelles circonstances les forces de police peuvent recourir à ces mini-caméras, de même que le cercle de personnes qui pourront avoir accès aux images filmées ainsi que la période pendant laquelle ces images peuvent être conservées, et ce notamment afin de respecter les principes applicables en matière de protection des données.

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

- (a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures
- (b) renvoi à une commission sans 20 signatures
- (c) prise en considération immédiate

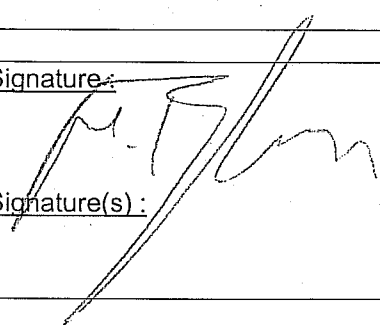
Nom et prénom de l'auteur :

Blanc, Mathieu

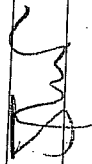

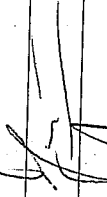
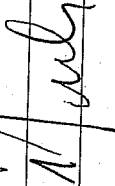


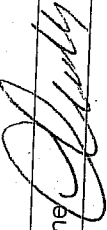


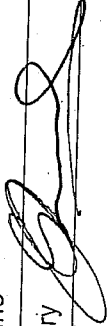






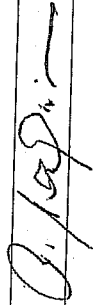
Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature:

Signature(s) :



Liste des députés signataires – état au 3 juin 2014

Aellen Catherine	
Ansermet Jacques	
Apothéloz Stéphanie	
Attinger Doepper Claire	
Aubert Mireille	
Baehler Bech Anne	
Ballif Laurent	
Bally Alexis	
Bendahan Samuel	
Berthoud Alexandre	
Bezençon Jean-Luc	
Blanc Mathieu	
Bolay Guy-Philippe	
Bonny Dominique-Richard	
Borloz Frédéric	
Bory Marc-André	
Bovay Alain	
Brélaz Daniel	
Brélaz François	
Buffat Marc-Olivier	
Buffat Michaël	
Butera Sonya	
Cachin Jean-François	
Calpini Christa	
Capt Gloria	
Chapalay Albert	
Chappuis Laurent	
Cherbuin Amélie	
Chevalley Christine	
Chollet Jean-Luc	
Chollet Jean-Marc	
Christen Jérôme	
Christin Dominique-Ella	
Collet Michel	
Cornamusaz Philippe	
Courdesse Régis	
Creteigny Gérald	
Creteigny Laurence	
Crottaz Brigitte	
De Montmollin Martial	
Debluë François	
Démétriades Alexandre	
Desmeules Michel	
Despot Fabienne	
Devaud Grégory	
Divorne Didier	
Dolivo Jean-Michel	
Ducommun Philippe	
Dupontet Aline	
Durusset José	
Duvoisin Ginette	
Eggenberger Julien	
Ehrwein Nihan Céline	
Epars Olivier	
Favez Jean-Michel	
Fayrod Pierre-Alain	
Ferrari Yves	
Freymond Cantone Fabienne	
Gander Hugues	
Genton Jean-Marc	
Germain Philippe	
Glauser Alice	
Glauser Nicolas	
Golaz Olivier	
Grandjean Pierre	
Grobéty Philippe	
Guignard Pierre	
Haldy Jacques	
Haury Jacques-André	
Hurni Véronique	
Induni Valérie	
Jaquet-Berger Christiane	
Jaquier Rémy	
Jobin Philippe	
Jungclaus Delarze Suzanne	

Liste des députés signataires – état au 3 juin 2014

Kappeler Hans Rudolf	Nicolet Jacques	Rydlo Alexandre
Kernen Olivier	Nicolet Jean-Marc	Schaller Graziella
Kunze Christian	Oran Marc	Schobinger Bastien
Labouchère Catherine	Papilloud Anne	Schwaar Valérie
Lachat Patricia	Payot François	Schwab Claude
Luisier Christelle	Pernoud Pierre-André	Sonnay Eric
Mahaim Raphaël	Perrin Jacques	Sordet Jean-Marc
Maillefer Denis-Olivier	Pidoux Jean-Yves	Surer Jean-Marie
Manzini Pascale	Pillonel Cédric	Thuillard Jean-François
Marion Axel	Podio Sylvie	Tosato Oscar
Mattenberger Nicolas	Probst Delphine	Treboux Maurice
Matter Claude	Randin Philippe	Troillet Daniel
Mayor Olivier	Rapaz Pierre-Yves	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Ravenel Yves	Uffer Filip
Meldem Martine	Renaud Michel	Venizelos Vassilis
Melly Serge	Rey-Marion Ailette	Voiblet Claude-Alain
Meyer Roxanne	Rezo Stéphane	Volet Pierre
Miéville Laurent	Richard Claire	Vuarnoz Annick
Miéville Michel	Riesen Werner	Vuillemin Philippe
Modoux Philippe	Rochat Nicolas	Weber-Jobé Monique
Mojon Gérard	Romano Myriam	Wehrli Laurent
Montangero Stéphane	Roulet Catherine	Wüthrich Andreas
Mossi Michele	Roulet-Grin Pierrette	Wyssa Claudine
Neiryck Jacques	Rubattel Denis	Yersin Jean-Robert
Neyroud Maurice	Ruch Daniel	Züger Eric



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 14-POS-081

Déposé le : 26.08.14

Scanné le : _____

Art. 118 et 119 LGC Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate. Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre du postulat

Renforcer la sécurité des agents de détention et faire appliquer des sanctions plus lourdes aux détenus qui enfreignent le règlement de la prison qui les accueille !

Texte déposé

Depuis quelques années, les agents de détention souffrent d'un manque de respect évident de la part des détenus, pire, selon certains témoignages, ils se sentent souvent humiliés.

Les événements survenus le 12 août dernier aux Etablissements pénitentiaires de la Plaine de l'Orbe, soit trois geôliers violemment tabassés, illustrent le manque de respect envers le personnel pénitentiaire d'une population de prisonniers composée à bien plus de 80 % d'étrangers. On observe que les incidents dans lesquels les agents de détention subissent des atteintes à l'intégrité corporelle se multiplient. Le respect à leur égard tend à disparaître.

Ce postulat fait suite à des témoignages que j'ai personnellement reçus d'agents de détention actuellement en service aux EPO. En effet, ces derniers ne se sentent plus soutenus, sont démunis de toute autorité, ne possèdent aucun moyen de contrainte, mettent en jeu leur intégrité corporelle et leur santé psychique. En outre, dans cette ambiance délétère, les agents de détention sont devenus les domestiques au service des détenus trop 'chouchoutés' par nos autorités et entourés notamment d'une cohorte d'avocats. Par ailleurs, les sanctions internes sont de plus en plus laxistes.

Cet état de fait diminue la motivation des agents de détention d'une part et, d'autre part, retiennent bien des personnes potentiellement intéressées à ce métier.

Plus concrètement, pour les agents de détention et selon les témoignages reçus, il est impératif d'examiner la possibilité d'équiper chacun d'eux de menottes et du spray au poivre et de leur donner une instruction en self défense plus conséquente. Actuellement, les menottes et le spray au poivre sont à disposition uniquement des sous-chefs et sont en permanence déposés dans des casiers fermés à clef, donc inefficaces et pas à proximité en cas de nécessité. Quant à la formation personnelle en self défense, il s'avère qu'elle est considérée comme insuffisante.

Pour les Etablissements pénitentiaires vaudois, il s'agit d'examiner la possibilité de réintroduire la brigade canines supprimées il y a quelques années, soit quelques chiens, notamment pour aider à la recherche de stupéfiants. Par ailleurs, il faudrait durcir le règlement et imposer des sanctions plus lourdes pour les détenus qui enfreignent le règlement sur le régime intérieur de la prison qui les accueille.

En résumé, le présent postulat demande au Conseil d'Etat d'examiner la possibilité :

- de prendre le plus rapidement possible toutes les mesures nécessaires pour redonner de l'autorité aux agents de détention, notamment en les équipant personnellement de moyens de contrainte (menottes, spray au poivre, ...)
- de réintroduire une brigade canines auprès, notamment des EPO, pour faciliter la recherche de stupéfiants
- de dispenser une instruction de self-défense approfondie pour tous les agents de détention
- de prévoir des sanctions plus lourdes pour les détenus qui enfreignent le règlement de la prison qui les accueille
- de limiter l'accès aux produits vendus librement à l'intérieur des prisons (cigarettes, chocolat, ...)
- d'établir un rapport en ce sens.

Compte tenu de l'urgence, il serait souhaitable de traiter ce présent postulat dans les meilleurs délais.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

x

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures

(c) prise en considération immédiate

Nom et prénom de l'auteur :

Signature :

RUBATTEL Denis, Lausanne le 26.8.2014

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :



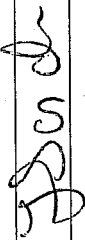





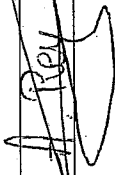

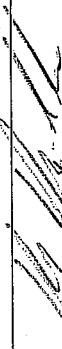



Signature(s) : Voir feuille séparée

Liste des députés signataires – état au 3 juin 2014

Kosikbat Auguste de Lenhor
26.8.2014

Aellen Catherine	Chapalay Albert	Duvoisin Ginette
Ansermet Jacques	Chappuis Laurent <i>R. Chappuis</i>	Eggenberger Julien
Apothéoz Stéphanie	Cherbuin Amélie	Ehrwein Nihan Céline
Attinger Doepper Claire	Chevalley Christine	Epars Olivier
Aubert Mireille	Chollet Jean-Luc <i>J.-L. Chollet</i>	Favez Jean-Michel
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Marc	Favrod Pierre-Alain <i>P. Favrod</i>
Ballif Laurent	Christen Jérôme	Ferrari Yves
Bally Alexis	Christin Dominique-Ella	Freymond Cantone Fabienne
Bendahan Samuel	Collet Michel	Gander Hugues
Berthoud Alexandre	Cornamusaz Philippe	Genton Jean-Marc
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Germain Philippe
Blanc Mathieu	Creteigny Gérald	Glauser Alice <i>A. Glauser</i>
Bolay Guy-Philippe	Creteigny Laurence	Glauser Nicolas <i>N. Glauser</i>
Bonny Dominique-Richard	Crottaz Brigitte	Golaz Olivier
Borloz Frédéric	De Montmolin Martial	Grandjean Pierre
Bory Marc-André <i>M. Bory</i>	Debluè François	Grobéty Philippe
Bovay Alain	Démétriadès Alexandre	Guignard Pierre <i>P. Guignard</i>
Brélaz Daniel	Desmeules Michel	Haldy Jacques
Brélaz François	Despot Fabienne <i>F. Despot</i>	Haury Jacques-André
Buffat Marc-Olivier	Devaud Grégory	Hurni Véronique
Buffat Michaël <i>M. Buffat</i>	Divorne Didier	Induni Valérie
Butera Sonya	Dolivo Jean-Michel	Jaquet-Berger Christiane
Cachin Jean-François	Ducommun Philippe <i>P. Ducommun</i>	Jaquier Rémy
Calpini Christa	Dupontet Aline	Jobin Philippe <i>P. Jobin</i>
Capt Gloria	Durussel José <i>J. Durussel</i>	Jungclaus Delarze Suzanne

Liste des députés signataires – état au 3 juin 2014

Kappeler Hans Rudolf	Nicolet Jacques	Rydlo Alexandre
Kernen Olivier	Nicolet Jean-Marc	Schaller Graziella
Kunze Christian	Oran Marc	Schobinger Bastien 
Labouchère Catherine	Papilloud Anne	Schwaar Valérie
Lachat Patricia	Payot François	Schwab Claude
Luisier Christelle	Pernoud Pierre-André 	Sonnay Eric
Mahaim Raphaël	Perrin Jacques	Sordet Jean-Marc 
Maillefer Denis-Olivier	Pidoux Jean-Yves	Surer Jean-Marie
Manzini Pascale	Pillonel Cédric	Thuillard Jean-François 
Marion Axel	Podio Sylvie	Tosato Oscar
Mattenberger Nicolas	Probst Delphine	Treboux Maurice 
Matter Claude	Randin Philippe	Trolliet Daniel
Mayor Olivier	Rapaz Pierre-Yves 	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Ravenel Yves 	Uffer Filip
Meldem Martine	Renaud Michel	Venzelos Vassilis 
Melly Serge	Rey-Marion Ailette 	Voiblet Claude-Alain 
Meyer Roxanne	Rezso Stéphane	Volet Pierre
Miéville Laurent	Richard Claire	Vuarnoz Annick
Miéville Michel 	Riesen Werner 	Vuillemin Philippe
Modoux Philippe 	Rochat Nicolas	Weber-Jobé Monique
Mojon Gérard	Romano Myriam	Wehrli Laurent
Montangero Stéphane	Roulet Catherine	Wüthrich Andreas
Mossi Michele	Roulet-Grin Pierrette	Wyssa Claudine
Neiryck Jacques	Rubattel Denis 	Yersin Jean-Robert
Neyroud Maurice	Ruch Daniel	Züger Eric

Motion Martial de Montmollin et consorts – Pour une politique plus durable pour le tourisme dans les Alpes vaudoises

Texte déposé

Le rapport final sur le projet « Alpes vaudoises 2020 », qui énumère des propositions quant au développement futur de la région alpine de notre canton, a été présenté au public au mois de juillet 2013.

Il y est question du développement d'une offre durant toute l'année, mais aussi d'adaptation de l'offre du domaine skiable au vu des changements climatiques qui vont affecter à moyen terme la durée et la qualité de l'enneigement en basse et moyenne altitude.

Il est ainsi proposé de recourir de manière plus importante à l'enneigement artificiel et de construire de nouvelles installations de remontées mécaniques ayant un impact non négligeable sur le paysage. Le tourisme est un secteur économique vital pour les Alpes vaudoises, qui accueillent chaque année environ 20% du total des nuitées enregistrées dans notre canton.

Il est donc indispensable de réfléchir à son développement et à son orientation future, en vue notamment des changements climatiques et de la nécessité de préserver les paysages et les ressources naturelles.

Il semble cependant possible pour ce faire de se passer d'investissements pharaoniques dans des installations de remontées mécaniques ou d'enneigement artificiel dont la rentabilité à terme n'est pas garantie et dont les effets sur l'environnement risquent d'être conséquents.

Au vu de ce qui précède et des propositions semblables qui seront débattues au Grand Conseil valaisan, les députés soussigné-e-s ont donc l'honneur de demander au Conseil d'Etat :

- De soutenir, via un fonds à créer, les structures d'hébergement (hôtels, résidences de tourisme ou autres formes d'hébergement marchand), avec priorité à la rénovation des structures existantes et montants plus importants pour les projets allant au-delà des normes légales minimales en matière énergétique.
- D'aider à la réorientation du développement de l'offre touristique vers le tourisme doux et moins dépendant de l'enneigement.

Demande le renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Martial de Montmollin
et 19 cosignataires*

Développement

M. Martial de Montmollin (VER) : — En juillet de cette année, les communes des Alpes vaudoises ont présenté le rapport *Alpes 2020*. Ce rapport liste cent mesures dont certaines sont tout à fait intéressantes, notamment dans les domaines de l'hébergement, du tourisme des quatre saisons et de la mobilité. Toutefois, les mesures phares du rapport — désignant les probables bénéficiaires des subventions cantonales — concernent de nouvelles installations de remontées mécaniques et des installations d'enneigement artificiel. La conception du tourisme demeure axée principalement sur le développement du ski alpin, alors même que le rapport sur l'enneigement de Mmes Serquet et Rebetez démontrait justement que la pratique du ski aux altitudes moyennes va devenir problématique. L'enneigement artificiel nécessiterait, quant à lui, des ressources importantes en eau et en énergie. En plus, il nécessitera des moyens financiers importants, tant à l'installation qu'à l'exploitation, alors

même que plusieurs entreprises de remontées mécaniques sont déjà dans une situation financière critique, ainsi que l'a relevé la Cour des comptes.

Face à cette vision axée sur des moyens lourds et des investissements hasardeux, nous souhaitons apporter une vision différente, consistant à favoriser la recherche d'un développement touristique doux qui ne dépende pas de l'enneigement, à l'instar de ce qui se pratique déjà dans certaines régions de l'arc alpin. Par cette motion, nous souhaitons aussi favoriser les « lits chauds » comme le préconisent les rapports Furgler ou *Alpes 2020*, que ce soit par une aide à la modernisation ou par le développement de nouvelles infrastructures.

En conclusion, nous souhaitons une stratégie de développement des Alpes vaudoises qui prenne en compte les conclusions des différentes études sur le sujet et qui soit donc axée sur le long terme.

La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.

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

**Motion Martial de Montmollin et consorts – Pour une politique plus durable pour le tourisme
dans les Alpes vaudoises**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 27 janvier 2014 à la salle de conférence du DECS, rue Caroline 11, à Lausanne, étaient présents : Mme Rebecca Ruiz, MM. Albert Chapalay, Philippe Ducommun, José Durussel, Olivier Epars, Jean-Michel Favez, confirmé dans son rôle de Président, Philippe Grobéty, Jacques-André Haury, Martial de Montmollin, Maurice Neyroud (rapporteur de majorité), Michel Renaud.

M. Philippe Leuba (Chef du DECS), était également présent ainsi que M Lionel Eperon (Chef du SPECo, DECS).

M. Udriot (syndic de Leysin, Président de la Communauté d'intérêt touristique des Alpes vaudoises (CITAV), Président du comité de rédaction du rapport Alpes vaudoises 2020 a été auditionné.

Mme Sophie Métraux, secrétaire de la commission, a tenu les notes de séance et nous la remercions.

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Pour le motionnaire, il est indispensable de réfléchir à l'orientation future du tourisme dans les Alpes vaudoises, qui doit être envisagé en relation avec les changements climatiques et la nécessité de préserver les paysages et les ressources naturelles.

Dès lors, bien que le rapport final sur le projet « Alpes vaudoises 2020 » comporte diverses propositions intéressantes et fasse état d'une adaptation de l'offre du domaine skiable en vue des changements climatiques, le motionnaire s'interroge sur les mesures relatives aux investissements dans les remontées mécaniques ainsi que pour l'enneigement mécanique.

Pour le motionnaire, il serait préférable d'orienter l'intervention de l'Etat afin de soutenir le tourisme 4-saisons, eu égard aux changements climatiques et à la raréfaction de la neige.

Parallèlement, le ski en lui-même perd de son attractivité. Dès lors, la diversification de l'offre touristique dans l'optique d'un tourisme doux et moins dépendant de l'enneigement s'avère essentielle.

La motion souhaite également qu'un soutien soit apporté à l'hôtellerie. Il s'agirait, par exemple, de prêts à taux nul afin de mettre à jour l'offre hôtelière et/ou de la développer. Une priorité serait mise sur les projets dépassant les normes légales en matière énergétique.

3. AUDITION

La commission a reçu M. Udriot (syndic de Leysin, Président de la Communauté d'intérêt touristique des Alpes vaudoises (CITAV), Président du comité de rédaction du rapport Alpes vaudoises 2020. La CITAV, créée il y a 3 ans, œuvre à la gouvernance dans les Alpes vaudoises. Il est à relever que les acteurs ont pris conscience de la nécessité de travailler ensemble afin de développer la région de manière cohérente.

Concernant les remontées mécaniques et l'enneigement mécanique, il est mentionné que le ski reste un sport apprécié ; les remontées mécaniques totalisent par hiver environ 1 million des « journées skieurs », et apporte CHF 200'000'000 à l'économie locale. En conséquence, il est clairement impossible d'envisager une suppression brutale du soutien aux remontées mécaniques et de se passer de l'enneigement mécanique, l'économie de la région serait bouleversée.

M. Udriot explique que grâce au projet Alpes vaudoises 2020, les projets sont pensés globalement par l'ensemble des acteurs impliqués et s'inscrivent dans la nécessité de diversification des activités. Le projet tient compte de tous les secteurs tels que mobilité, infrastructures, tourisme 4-saisons, accueil, emploi, formation, hôtellerie, logement et prévoit des investissements de CHF 600'000'000.- public-privé.

4. POSTION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat estime que les intentions visées par la motion sont contenues dans le projet Alpes 2020, qui a été élaboré par l'ensemble des partenaires locaux. Alpes vaudoises 2020 est un projet global qui tient compte de l'ensemble de la problématique touristique. Ce rapport sera présenté au Grand Conseil et contiendra des propositions concrètes dans le cadre d'une stratégie de développement économique globale.

5. DISCUSSION GÉNÉRALE

De manière générale, les commissaires sont convaincus que la situation actuelle en matière d'hôtellerie doit être améliorée. Le tourisme 4-saisons que favorise la motion est un des objectifs qui doit être poursuivi. Il est toutefois relevé que cet objectif est contenu dans le rapport Alpes 2020.

Les questions de l'enneigement mécanique et de l'importance des coûts liés à la construction et à l'entretien des installations de remontées mécanique sont soulevées. Plusieurs membres relèvent que la région ne peut pas se passer de l'apport financier généré par le ski et que le tourisme doux ne peut être qu'un apport supplémentaire nécessaire. La région a réussi le tour de force de dépasser les intérêts particuliers et tous les partenaires se sont mis ensemble pour établir le rapport Alpes 2020. Celui-ci répond à toutes les questions, tant en matière d'équipement, d'infrastructure, de logement, de mobilité, d'emploi et de formation ; il tient compte de l'évolution des conditions climatiques et des spécificités locales, ce qui en fait un grand projet socio-culturel. Ce rapport débouchera sur un catalogue complet de mesures avec des priorités. La majorité des commissaires estiment qu'il n'est pas judicieux de sortir quelques éléments spécifiques du rapport alors que le Grand Conseil en sera prochainement saisi pour étudier le problème dans sa globalité.

La question de la forme est posée, plusieurs commissaires estiment que la motion n'est pas le bon outil.

Le motionnaire transforme sa motion en postulat

6. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 6 voix contre 5 et aucune abstention.

Chardonne, le 04.03.2014.

*Le rapporteur :
(Signé) Maurice Neyroud*

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

**Motion Martial de Montmollin et consorts – Pour une politique plus durable pour le
tourisme dans les Alpes vaudoises**

1. PREAMBULE

La minorité de la commission est composée de Mme Rebecca Ruiz et MM. Jean-Michel Favez, Michel Renaud, Martial de Montmollin et Olivier Epars.

2. RAPPEL DE LA MOTION

La motion vise à mettre en œuvre rapidement deux aspects importants et non contestés pour le développement touristique des Alpes vaudoises, à savoir de soutenir les rénovations des structures d'hébergement et d'aider à la réorientation de l'offre touristique vers le tourisme doux et moins dépendante de l'enneigement.

3. POSITION DES COMMISSAIRES DE MINORITE

Les problèmes rencontrés par l'hôtellerie dans les Alpes vaudoises n'ont été contestés par personne et M. Udriot a confirmé la perte de substance que subit actuellement cette branche par la fermeture régulière d'établissements.

Cette problématique est accentuée par la difficulté pour les hôteliers d'accéder à des crédits bancaires permettant d'adapter l'offre à la demande actuelle et permettant de rénover les établissements afin de proposer une offre attrayante.

Une aide étatique à la rénovation en complément à l'investissement privé et aux crédits bancaires serait donc tout à fait bienvenue pour arrêter l'hémorragie qui a cours actuellement dans le secteur hôtelier des Alpes vaudoises et préparer l'avenir de cette région. M. Udriot a d'ailleurs signifié son soutien à ce point de la motion.

En ce qui concerne l'aide au développement d'une offre moins dépendante de l'enneigement, le rapport « Changements climatiques, quel avenir pour les destinations touristiques des Alpes et du Jura Vaudois ? de Gaëlle Serquet et Martine Rebetz, janvier 2013 » a amplement montré les problèmes qui se posent à l'avenir pour les activités de neige et notamment le ski. En effet, même avec un éventuel développement important de l'enneigement artificiel dont la Cour des comptes a pointé le coût très important pour la collectivité « Audit de performance de l'enneigement artificiel, rapport n°21 de la Cour des comptes du 14 novembre 2012 », la part du tourisme lié à l'enneigement est appelée à diminuer. Dès lors, la minorité estime qu'il convient d'élaborer une stratégie suffisamment tôt pour que ces pertes puissent être compensées par de nouvelles activités.

La minorité de la commission comprend d'autant moins la position de la majorité que les points ci-dessus n'ont pas vraiment été contestés et qu'ils font partie du rapport « Alpes vaudoises 2020 ». L'opposition à cette motion réside surtout dans la volonté de ne pas perdre la cohérence dudit rapport. Or, la décision du Conseil d'Etat du 27 mars 2014 (après la séance de la commission) de soutenir financièrement un des projets du rapport « Alpes vaudoises 2020 », à savoir la modernisation du Centre des sports de la station de Villars, comprenant la création d'un Espace « Bain et Bien-être », démontre que le Conseil d'Etat n'a pas de crainte à soutenir certaines parties dudit rapport avant que celui-ci soit formellement adopté.

Toutefois, afin de prendre en compte tous les avis exprimés et dans le but de donner à toutes les parties la possibilité de soutenir un texte en faveur des Alpes vaudoise, le motionnaire a donné son accord à la transformation de sa motion en postulat.

4. CONCLUSION

La minorité de la commission, composée de Mme Rebecca Ruiz et MM. Jean-Michel Favez, Michel Renaud, Martial de Montmollin et Olivier Epars, recommande au Grand Conseil de transmettre cette motion transformée en postulat.

La Tour-de-Peilz, le 12 mai 2014.

*Le rapporteur :
(Signé) Oliver Epars*

Résolution

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 14- RES. 017

Déposé le : 26.08.14

Scanné le : _____

Art. 136 LGC La résolution, qui s'exprime sous la forme d'une déclaration ou d'un vœu, porte sur un sujet d'actualité ou sur un objet traité par le GC. Elle peut être déposée par un député, une commission ou un groupe politique. Elle n'a pas d'effet contraignant pour son destinataire. Pour que la résolution soit traitée, il est nécessaire qu'elle soit soutenue par au moins vingt députés. Elle est portée à l'ordre du jour d'une séance plénière et mise en discussion ; elle peut être amendée avant d'être soumise au vote. Jusqu'au vote de la résolution par le GC, l'auteur de celle-ci peut la retirer. Si la résolution est adoptée et qu'elle consiste en un vœu, le CE informe le GC de la suite qui lui a été donnée.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de la résolution

Soutien direct aux collaborateurs concernés par la transmission de leurs noms aux autorités américaines.

Texte déposé

Après d'autres institutions bancaires lors des mois écoulés, c'est au tour de la BCV de livrer des noms de collaborateurs à la justice américaine selon les exigences des conventions signées par la Confédération.

Cette situation amène des établissements bancaires à prendre des mesures importantes dans le cadre du programme mis en place. Ces mesures ont parfois des conséquences très importantes sur la qualité de vie de collaborateurs qui ont eu pour seul tort d'exécuter leur mandat professionnel.

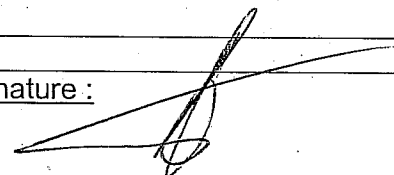
En fonction de l'importance du nombre de collaborateurs qui pourraient être concernés par des mesures judiciaires ou des représailles américaines, le Grand Conseil demande au Conseil d'Etat d'étudier la mise sur pied, éventuellement en collaboration avec d'autres cantons romands, d'une cellule de soutien à même d'apporter une aide aux personnes concernées ainsi qu'à leur famille.

Commentaire(s)

Nom et prénom de l'auteur :

Voiblet Claude-Alain

Signature :



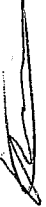
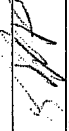
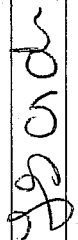

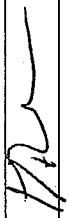

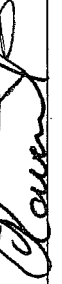
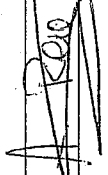
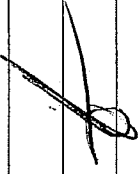


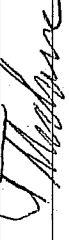
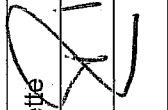
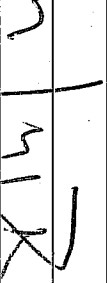
Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s)

Signature(s) :

Liste des députés signataires – état au 3 juin 2014

Aellen Catherine	Chapalay Albert	Duvoisin Ginette
Ansermet Jacques	Chappuis Laurent <i>R. Chappuis</i>	Eggenberger Julien
Apothéloz Stéphanie	Cherbuin Amélie	Ehrwein Nihan Céline
Attinger Doepper Claire	Chevalley Christine	Epars Olivier
Aubert Mireille	Chollet Jean-Luc <i>J.L. Chollet</i>	Favez Jean-Michel
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Marc	Favrod Pierre-Alain <i>PFA</i>
Ballif Laurent	Christen Jérôme	Ferrari Yves
Bally Alexis	Christin Dominique-Ella	Freymond Cantone Fabienne
Bendahan Samuel	Collet Michel	Gander Hugues
Berthoud Alexandre	Cornamusaz Philippe	Genton Jean-Marc
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Germain Philippe
Blanc Mathieu	Creteigny Gérald	Glauser Alice <i>A. Glauser</i>
Bolay Guy-Philippe	Creteigny Laurence	Glauser Nicolas <i>N. Glauser</i>
Bonny Dominique-Richard	Crottaz Brigitte	Golaz Olivier
Borloz Frédéric	De Montmolin Martial	Grandjean Pierre
Bory Marc-André <i>MB</i>	Debluë François	Grobéty Philippe
Bovay Alain	Démétriades Alexandre	Guignard Pierre <i>P. Guignard</i>
Brélaz Daniel	Desmeutes Michel	Haldy Jacques
Brélaz François	Despot Fabienne <i>FD</i>	Haury Jacques-André
Buffat Marc-Olivier	Devaud Grégory	Hurni Véronique
Buffat Michaël <i>MB</i>	Divorne Didier	Induni Valérie
Butera Sonya	Dolivo Jean-Michel	Jaquet-Berger Christiane
Cachin Jean-François	Ducommun Philippe <i>DC</i>	Jaquier Rémy
Calpini Christa	Dupontet Aline	Jobin Philippe <i>J. Jobin</i>
Capt Gloria	Durussel José <i>D</i>	Jungclaus Delarze Suzanne

Liste des députés signataires – état au 3 juin 2014

Kappeler Hans Rudolf	Nicolet Jacques	Rydlo Alexandre
Kernen Olivier	Nicolet Jean-Marc	Schaller Graziella
Kunze Christian	Oran Marc	Schobinger Bastien 
Labouchère Catherine	Papilloud Anne	Schwaar Valérie
Lachat Patricia	Payot François	Schwab Claude
Luisier Christelle	Pernoud Pierre-André 	Sonnay Eric
Mahaim Raphaël	Perrin Jacques	Sordet Jean-Marc 
Maillefer Denis-Olivier	Pidoux Jean-Yves	Surer Jean-Marie
Manzini Pascale	Pillonel Cédric	Thuillard Jean-François 
Marion Axel	Podio Sylvie	Tosato Oscar
Mattenberger Nicolas	Probst Delphine	Treboux Maurice 
Matter Claude	Randin Philippe	Trolliet Daniel
Mayor Olivier	Rapaz Pierre-Yves 	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Ravenel Yves 	Uffer Filip
Meldem Martine	Renaud Michel	Venezelos Vassilis
Melly Serge	Rey-Marion Ailette 	Voilet Claude-Alain 
Meyer Roxanne	Rezso Stéphane	Volet Pierre
Miéville Laurent	Richard Claire	Vuarnoz Annick
Miéville Michel 	Riesen Werner 	Vuillemin Philippe
Modoux Philippe 	Rochat Nicolas	Weber-Jobé Monique
Mojon Gérard	Romano Myriam	Wehrli Laurent
Montangero Stéphane	Roulet Catherine	Wüthrich Andreas
Mossi Michele	Roulet-Grin Pierrette 	Wyssa Claudine
Neiryck Jacques	Rubattel Denis 	Yersin Jean-Robert
Neyroud Maurice	Ruch Daniel	Züger Eric

Résolution

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand
Conseil

N° de tiré à part : 14-RES-018

Déposé le : 26.08.14

Scanné le : _____

Art. 136 LGC La résolution, qui s'exprime sous la forme d'une déclaration ou d'un vœu, porte sur un sujet d'actualité ou sur un objet traité par le GC. Elle peut être déposée par un député, une commission ou un groupe politique. Elle n'a pas d'effet contraignant pour son destinataire. Pour que la résolution soit traitée, il est nécessaire qu'elle soit soutenue par au moins vingt députés. Elle est portée à l'ordre du jour d'une séance plénière et mise en discussion ; elle peut être amendée avant d'être soumise au vote. Jusqu'au vote de la résolution par le GC, l'auteur de celle-ci peut la retirer. Si la résolution est adoptée et qu'elle consiste en un vœu, le CE informe le GC de la suite qui lui a été donnée.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de la résolution

Transmission de données de la BCV aux autorités américaines

Texte déposé

La BCV, en tant que banque de catégorie 2, a décidé de participer au programme du gouvernement américain qui exige des banques la transmission aux autorités américaines d'informations concernant des comptes clos considérés comme des « US related accounts ».

Or, au vu des faits qui se sont déroulés ces dernières semaines (courrier aux collaborateurs de la BCV du 14 juillet 2014), la pratique de transmettre les noms des employé-e-s aux autorités américaines est sujette à caution : des arrêts de tribunaux cantonaux ont condamné cette pratique et le Tribunal fédéral doit se prononcer dans les prochaines semaines.

Dans cette attente, pour garantir le droit des employé-e-s et pour assurer la responsabilité de l'Etat, le Grand Conseil demande au Conseil d'Etat de :

- Faire bloquer les transferts de données tant que l'arrêt du Tribunal fédéral n'est pas connu et tant que le Conseil d'Etat ne dispose pas des garanties suivantes : garantie pour les employé-e-s et les ex-employé-e-s dont le nom a été transmis de pouvoir présenter des pièces pour assurer leur défense aux USA et qui sont bloquées en raison du secret bancaire ; garantie de soutien si la banque devait être cédée (la procédure va durer des années) ; garantie quant à la nature précise des investigations (poursuites pénales ou pas) ; garantie concernant les niveaux hiérarchiques concernés par la liste (nombre de fonctions concernées par les listes, puisque la BCV semblerait cibler parmi les collaborateurs concernés, des assistante-e-s et des secrétaires).
- S'assurer que les employé-e-s ou ex-employé-e-s concerné-e-s ont véritablement été en contact direct et régulier avec des clients américains et garantir que le nom des employé-e-s subalternes ne soient pas envoyés aux autorités américaines
- Garantir le respect du droit des employé-e-s (en particulier, la clause de non-discrimination à l'embauche dans d'autres banques et la protection contre le licenciement).
- Garantir à chaque employé-e ou ex-employé-e concerné-e que la BCV prendra à sa charge tous les frais d'une éventuelle procédure aux USA, comme spécifié par la convention entre partenaires sociaux.

Commentaire(s)

Nom et prénom de l'auteur :

Valérie Induni

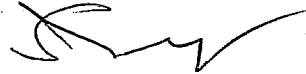
Signature :



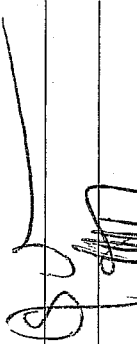

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s)






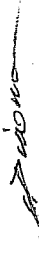
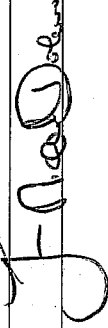
Stéphane Montanero


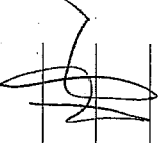

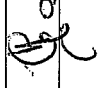

Signature(s) :



Liste des députés signataires – état au 3 juin 2014

Aellen Catherine	
Ansermet Jacques	
Apothélos Stéphanie	
Attinger Doepper Claire	
Aubert Mireille	
Bachler Bech Anne	
Ballif Laurent	
Bally Alexis	
Bendahan Samuel	
Berthoud Alexandre	
Bezençon Jean-Luc	
Blanc Mathieu	
Bolay Guy-Philippe	
Bonny Dominique-Richard	
Borloz Frédéric	
Bory Marc-André	
Bovay Alain	
Brélaz Daniel	
Brélaz François	
Buffat Marc-Olivier	
Buffat Michaël	
Butera Sonya	
Cachin Jean-François	
Calpini Christa	
Capt Gloria	

Chapalay Albert	
Chappuis Laurent	
Cherbuin Amélie	
Chevalley Christine	
Chollet Jean-Luc	
Chollet Jean-Marc	
Christen Jérôme	
Christin Dominique-Ella	
Collet Michel	
Cornamusaz Philippe	
Courdesse Régis	
Creteigny Gérald	
Creteigny Laurence	
Crottaz Brigitte	
De Montmollin Martial	
Debluë François	
Démétriades Alexandre	
Desmeules Michel	
Despot Fabienne	
Devaud Grégory	
Divorne Didier	
Dolivo Jean-Michel	
Ducommun Philippe	
Dupontet Aline	
Durussel José	

Duvoisin Ginette	
Eggenberger Julien	
Ehrwein Nihan Céline	
Epars Olivier	
Favez Jean-Michel	
Favrod Pierre-Alain	
Ferrari Yves	
Freymond Cantone Fabienne	
Gander Hugues	
Genton Jean-Marc	
Germain Philippe	
Glauser Alice	
Glauser Nicolas	
Golaz Olivier	
Grandjean Pierre	
Grobéty Philippe	
Guignard Pierre	
Haldy Jacques	
Haury Jacques-André	
Hurni Véronique	
Induni Valérie	
Jaquet-Berger Christiane	
Jaquier Rémy	
Jobin Philippe	
Jungclaus Delarze Suzanne	

Liste des députés signataires – état au 3 juin 2014

Kappeler Hans Rudolf	Nicolet Jacques	Rydlo Alexandre
Kernen Olivier	Nicolet Jean-Marc	Schaller Graziella
Kunze Christian	Oran Marc	Schobinger Bastien
Labouchère Catherine	Papilloud Anne	Schwaar Valérie
Lachat Patricia	Payot François	Schwab Claude
Luisier Christelle	Pernoud Pierre-André	Sonnay Eric
Mahaim Raphaël	Perrin Jacques	Sordet Jean-Marc
Maillefer Denis-Olivier	Pidoux Jean-Yves	Surer Jean-Marie
Manzini Pascale	Pillonel Cédric	Thuillard Jean-François
Marion Axel	Podio Sylvie	Tosato Oscar
Mattenberger Nicolas	Probst Delphine	Treboux Maurice
Matter Claude	Randin Philippe	Trolliet Daniel
Mayor Olivier	Rapaz Pierre-Yves	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Ravenel Yves	Uffer Filip
Meldem Martine	Renaud Michel	Venzelos Vassilis
Melly Serge	Rey-Marion Ailette	Voiblet Claude-Alain
Meyer Roxanne	Rezso Stéphane	Volet Pierre
Miéville Laurent	Richard Claire	Vuarnoz Annick
Miéville Michel	Riesen Werner	Vuillemin Philippe
Modoux Philippe	Rochat Nicolas	Weber-Jobé Monique
Mojon Gérard	Romano Myriam	Wehrli Laurent
Montangero Stéphane	Roulet Catherine	Wüthrich Andreas
Mossi Michele	Roulet-Grin Pierrette	Wyssa Claudine
Neiryneck Jacques	Rubattel Denis	Yersin Jean-Robert
Neyroud Maurice	Ruch Daniel	Züger Eric

Motion Stéphane Montangero et consorts – Mieux vaut prévenir que guérir, y compris pour les transformations de locaux de travail

Texte déposé

On est toujours plus intelligent après. C'est souvent ce que l'on se dit, une fois certains propos tenus ou constructions terminées. Or, l'approbation des plans est un moyen extrêmement efficace dans le domaine de la prévention des atteintes à la santé (art. 6 LTr¹) et de la sécurité au travail (art. 82 LAA²), et ce dès le moment de la planification d'une construction destinée à abriter les locaux d'une entreprise. Lorsqu'une construction est terminée, d'éventuelles modifications ultérieures, exigées pour des raisons de protection des travailleurs, ne peuvent en général être entreprises qu'avec de très gros efforts et surtout à grands frais.

Ainsi, la question de la lumière naturelle pour les places de travail reste fortement d'actualité et fait toujours débat, comme l'a montré le récent arrêt du Tribunal administratif de Zurich qui a estimé que jouir de la lumière du jour constituait un élément à part entière dans la protection de la santé. Au plan vaudois, rappelons que si notre parlement s'est penché sur la question suite à la motion de notre ancien collègue Grégoire Junod, motion transformée en postulat³, le tout avait été finalement refusé. A l'époque, le Conseil d'Etat concluait sa réponse en indiquant que « (...) le Conseil d'Etat est très sensible à cette problématique. Il peut garantir que les inspecteurs du travail du Service de l'emploi et de l'Inspection du travail de la Ville de Lausanne veillent à appliquer la législation avec toute la diligence et la rigueur voulues lorsque les plans des locaux commerciaux sont soumis pour examen et lors de leurs contrôles dans les entreprises.⁴ »

Un des problèmes réside justement dans le fait du caractère potestatif de la soumission desdits plans, ceux-ci n'étant pas systématiquement soumis. Ainsi, nous pouvons nous interroger quant aux premiers exemples qui nous viennent en tête, pour savoir si les plans avaient été ou non présentés à l'avance. Nous pensons par exemple :

- Aux Portes de St-François à Lausanne, avec leurs magnifiques escalators qui donnent sur l'extérieur et les magasins sur le béton du sous-sol.
- Aux magasins du Flon en sous-sol, sans puits de lumière et avec des vitrines avec peu d'employé-e-s en surface.
- Au magasin du Pont Bessières (anciennement garage Majestic) qui a une vue superbe sur l'escalator, lequel se trouve devant les baies vitrées.

Et nous ne parlons pas ici des entreprises qui ont des espaces vitrés, mais qui les masquent, notamment par de la publicité !

Nous sommes persuadés que des solutions répondant aux normes légales en vigueur eussent été possibles. Mais une fois les travaux conséquents effectués, il est difficile de tout chambarder et les personnes qui effectuent les contrôles a posteriori ne peuvent que constater les dégâts.

¹ LTr : loi fédérale sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (RS 822.11).

² LAA : loi fédérale sur l'assurance-accidents (RS 832.20).

³ Motion Grégoire Junod et consorts – Lumière naturelle au travail : traiter le problème à la source ! (09_MOT_087).

⁴ 434 – Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Grégoire Junod et consorts « Lumière naturelle au travail : traiter le problème à la source ! ».

A ce propos, nous sommes persuadés qu'il serait également fortement dans l'intérêt des propriétaires d'avoir des locaux directement conformes aux normes légales, plutôt que de devoir par la suite demander une autorisation de déroger aux prescriptions de l'ordonnance 3 de la LTr.

Législation actuelle vaudoise

Actuellement, les municipalités ont la charge de vérifier la conformité de tout projet avec les règles légales, qui sont nombreuses et complexes. Ceci comprend également la protection de la santé et la prévention des accidents.

La LTr rend obligatoire l'approbation des plans pour les entreprises industrielles ou assimilées. Une autorisation d'exploiter est également délivrée à l'employeur avant l'utilisation de ceux-ci. Par contre, les autres entreprises peuvent requérir à bien plaisir la procédure d'examen des plans auprès de l'inspection du travail. Ceci ne dispense pas ces entreprises de répondre aux exigences de l'ordonnance 3 de la loi sur le travail qui traite le domaine en question, ainsi que de l'ordonnance 4 de la loi sur le travail comme état de la technique.

L'article 17 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) à son alinéa 3, oblige les municipalités à vérifier la conformité de tout projet avec les règles légales. En outre, le règlement d'application de cette dernière mentionne, section II « salubrité des constructions », des exigences quant au volume, à la hauteur des locaux, à l'éclairage et à la ventilation, exigences contenues également dans l'ordonnance 3 de la loi sur le travail.

Un arrêt du 29 mai 2012 — 2C_922/2011 — du Tribunal fédéral mentionne la possibilité pour les cantons de prévoir que l'autorité compétente examine dans tous les cas la situation des postes de travail d'une entreprise en voie d'installation à titre préalable et donne un préavis suggérant des améliorations ou des modifications liées à l'hygiène au travail.

En revanche, le même arrêt opère une distinction nette entre la procédure d'approbation des plans des entreprises industrielles au sens des articles 5 et 7 LTr et la procédure d'examen des plans des entreprises non-industrielles. En effet, lors d'une procédure d'approbation de plans pour une entreprise industrielle ou assimilée, l'organe d'exécution peut exiger une mise en conformité des locaux avant de donner l'autorisation d'exploiter ou même d'en interdire l'exploitation, selon les articles 7 et 8 de la LTr et les articles 1, alinéa 1, et 37 à 40 de l'ordonnance 4.

En ce qui concerne la procédure d'examen des plans pour les autres entreprises, l'organe d'exécution donne un préavis à l'employeur sur les locaux projetés. Si l'employeur n'en tient pas compte, l'organe d'exécution constatera, lors d'un contrôle, le non-respect de la législation et demandera une mise en conformité selon la procédure d'exécution prévue à l'article 51 ss LTr.

Etat dans d'autres cantons romands

Les cantons de Genève (art. 13 du Règlement d'application de la loi sur l'inspection et les relations du travail J 1 05.01), du Valais (art. 6 de la loi sur le travail, RS-VS 822.1), de Fribourg (art. 47 de la loi sur l'emploi et le marché du travail, RS-FR 866.1.1), du Jura (art. 10 de la loi les activités économiques RS-JU 930.1) et de Neuchâtel (Règlement d'exécution de la loi d'introduction de la loi fédérale sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce RS-NE 811.101) prévoient une procédure obligatoire de préavis pour les entreprises non industrielles. Ainsi, dans l'ensemble des cantons qui nous entourent, l'examen des plans a lieu avant les travaux.

Nous estimons que notre canton se doit de combler son retard en la matière. Ainsi, en conclusion de ce qui précède, nous demandons au Conseil d'Etat, par la présente motion, de modifier la loi sur l'emploi (LEmp) afin d'y inscrire des dispositions garantissant que les locaux visant à accueillir des places de travail répondent pleinement aux exigences de l'ordonnance 3 de la loi sur le travail, comme suit :

Art. 49 Approbation des plans et examen des plans

¹ Toute construction, transformation ou agrandissement d'une entreprise industrielle ou d'une entreprise non industrielle assimilée au sens de la LTr doit faire l'objet d'une approbation préalable des plans selon la procédure prévue par l'ordonnance 4 relative à la LTr.

~~² Les autres entreprises occupant au moins un travailleur ont la possibilité de faire examiner leurs plans auprès du Service afin de s'assurer de leur conformité~~

² ***Toute construction, transformation ou agrandissement de locaux de travail des autres entreprises occupant au moins un travailleur doit être soumis à l'examen des plans auprès du Service afin de s'assurer de leur conformité.***

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Stéphane Montangero
et 35 cosignataires*

Développement

M. Stéphane Montangero (SOC) : — Je serai bref, car je ne voulais pas développer ma motion, mais la loi m'y oblige. Lorsque nous modifierons la loi sur le Grand Conseil, nous pourrions mettre une formule potestative : « le député peut développer une motion ». En l'occurrence, j'estime le contenu de ma motion suffisamment clair pour ne pas devoir vous donner d'orientation supplémentaire par rapport à la thématique, que j'estime importante. Je me réjouis d'en débattre avec vous en commission.

La motion, cosignée par au moins 20 députés, est transmise à l'examen d'une commission.

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

Motion Stéphane Montangero et consorts – Mieux vaut prévenir que guérir, y compris pour les transformations de locaux de travail

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie en date du lundi 5 mai 2014 à la salle de conférence du DES, rue Caroline 11 à Lausanne pour traiter de cet objet. Présidée par M. Jean-François Thuillard, elle était composée de MM. Jean-François Cachin, Daniel Meienberger, Jacques Perrin, Hugues Gander, Stéphane Montangero et Martial de Montmollin.

M. le Conseiller d'Etat Philippe Leuba (chef du DECS) était présent, ainsi que, pour l'administration, MM. François Vodoz (adjoint au SDE) et Laurent Beck (SDE).

M. Fabrice Mascello, secrétaire de la commission, a tenu les notes de séance, ce dont nous le remercions.

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Le motionnaire Stéphane Montangero étant annoncé en retard, un député désigné remplaçant, commente cet objet qui vise une modification de l'article 49 de la loi sur l'emploi dans le domaine des constructions. Les autres entreprises ne sont pas soumises à de telles contraintes mais peuvent présenter leurs plans en consultation. Le motionnaire demande que toute construction, transformation ou agrandissement de locaux de travail des autres entreprises occupants au moins un travailleur soit soumis à l'examen des plans auprès du service afin de s'assurer de leur conformité. Il s'agit donc d'intervenir en amont plutôt que de devoir constater des irrégularités au passage des inspecteurs du travail.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Conformément au droit fédéral, le Conseiller d'Etat précise que seules les entreprises industrielles doivent soumettre formellement leurs plans ; les autres en sont volontairement exclues. Les cantons ont la faculté de prévoir une obligation de soumission mais en excluant que les éventuelles remarques de l'administration soient impératives ; la plupart des cantons romands ont légiféré dans ce sens. En d'autres termes, dans le canton de Vaud aujourd'hui, les entreprises non industrielles ont la possibilité de soumettre leurs plans volontairement ; l'administration émet un préavis sans force contraignante.

Le système actuellement en vigueur offre une certaine souplesse alors que la proposition du motionnaire veut rendre la soumission de plans obligatoire, tout en sachant que les décisions de l'administration ne sont pas contraignantes. La conséquence principale de cette modification légale serait un alourdissement de la procédure dans la mesure où l'administration devrait effectuer l'ensemble des contrôles.

4. DISCUSSION GENERALE

Arrivé dans l'intervalle, le motionnaire estime qu'il vaut mieux faire les choses avant qu'après. Si les locaux ne sont pas mis en conformité, toute une série d'accommodements doivent avoir lieu par la suite. Par conséquent, autant anticiper ce genre de situations et intervenir en amont. Cette obligation de soumission rendrait les personnes concernées conscientes du problème ; elles pourraient alors mandater directement les architectes pour se mettre en conformité avec la loi dès le départ du projet. Les autres cantons pratiquent de la sorte à satisfaction. Cette motion va dans le sens d'une amélioration à moyen et long terme des conditions de travail pour les employés, notamment par rapport à la lumière naturelle qui est une problématique importante.

Alors qu'un député cite les trois exemples pris en référence et s'interroge sur leur conformité en regard de cette motion, un autre député rappelle qu'à l'époque, la commission Junod traitait également du sujet et soulevait la problématique de mesures compensatoires quant aux besoins de la lumière naturelle.

Le Conseiller d'Etat relève que la motion Montangero n'agit pas sur les conditions de travail mais vise une procédure administrative pour la validation des plans, sans porter une analyse de fond sur les conditions que le local doit respecter qui sont généralement de compétence fédérale. Il n'y aujourd'hui aucune obligation pour les locaux d'avoir accès à de la lumière naturelle. A sa connaissance, les trois exemples précités sont conformes et aptes à l'exploitation. Il ne faut pas forcer les gens surtout quand la procédure actuelle permet la prévention : en cas de doute, tout responsable d'une entreprise non industrielle peut soumettre les plans à l'administration qui se déterminera. Si cet entrepreneur ne souhaite pas suivre cette procédure, il devra en assumer les risques.

Un commissaire rappelle que dans le débat sur la motion Junod, l'accès à la lumière naturelle a également été demandé. Les opposants ont argumenté à l'époque sur le fait que la loi sur le travail était de compétence fédérale et de ce fait intouchable. La motion Montangero vise à éviter de devoir passer à un plan B basé, soit à des mesures de compensations. Il suppose que de telles mesures ont dû être mises en place dans les exemples cités, puisque ces derniers n'ont, logiquement, pas accès à la lumière naturelle.

Pour mieux expliciter sa pensée, le motionnaire fait usage d'une métaphore : une personne malade qui ne veut pas prendre de médicament n'en prendra pas ; mais si cette même personne souffrante est amenée devant les médicaments et qu'elle refuse, le taux de refus sera moindre dans le deuxième cas que dans le premier. En rendant la formulation contraignante (« doit être soumis à l'examen »), un processus clair pourra alors être lancé et les personnes concernées ne pourront plus ignorer ces normes. Ce progrès serait bénéfique pour tous sur le long terme, notamment, en cas de changement de locataires. En effet, lors de ce transfert, le futur locataire serait certain d'entrer dans des locaux conformes aux normes fédérales en vigueur et n'aurait pas à se soucier d'une dérogation avec des mesures de compensation.

Un commissaire réagit à cet exemple de location. L'explication n'est valable que pour la première transaction mais n'est pas cohérent si ce transfert se répète à plusieurs reprises, dans la mesure où chaque nouvel occupant va organiser les locaux comme bon lui semble, sans forcément procéder à des modifications constructives. A moins bien entendu que le motionnaire veuille également qu'un contrôle soit fait à chaque changement et que tout nouveau locataire soit annoncé au SDE. Le motionnaire estime que l'inspection du travail est compétente en la matière dès qu'il y a un changement d'affectation.

Selon l'expérience d'un commissaire-municipal en charge de la police de constructions, il est connu que les surcombles d'une maison finissent en général en chambre à coucher. Il en va de même pour les locaux commerciaux qui ont été agréés à un moment donné. Un contrôle annuel et systématique des biens immobiliers privés et commerciaux est impossible.

Il est rappelé que ce contrôle s'effectue lors de la délivrance du permis de construire. Si dans ce cadre des modifications sont nécessaires, la procédure demandée par le motionnaire prend tout son sens. Le contrôle se fait déjà à l'heure actuelle par le contrôle sur le travail.

Un commissaire s'interroge sur un allègement possible du travail des inspecteurs du SDE dû au fait que le contrôle a déjà été imposé en amont.

Le Conseiller d'Etat pense au contraire que le SDE devra encore plus souvent se déterminer. Ce supplément a d'ailleurs été chiffré : si la motion était en vigueur à l'heure actuelle, plus de 260 plans devraient être analysés par l'administration. Selon Statistiques Vaud, environ 600 plans relatifs à des locaux professionnels concernant des activités soumises à la loi sur le travail ont été soumis à la CAMAC. Sur la même période, le SDE et l'inspection du travail de la Ville de Lausanne ont approuvé 34 plans d'entreprises industrielles ou assimilés (en application de la loi) et examiné 300 plans d'entreprises non industriels (qui ont soumis volontairement leurs plans). Au vu de cette situation, il faudrait doubler le nombre d'inspecteurs tant au canton qu'à la ville de Lausanne.

Interpellé par le Chef du DECS, l'adjoint au SDE confirme que la modification apportée par la motion représenterait une augmentation du volume de travail pour les inspecteurs, sans que ceux-ci ne disposent en réalité d'un instrument réellement contraignant. Même dans le cas où les promoteurs seront de bonne composition, ce travail supplémentaire devra être exécuté et ne pourrait en aucun cas être considéré comme un allègement de la charge de travail des inspecteurs.

Le Conseiller d'Etat insiste encore une fois sur le fait que le droit fédéral interdit que, dans le domaine du non industriel, les cantons rendent obligatoires les remarques ou les observations qu'ils font dans le cadre du contrôle des plans. Concrètement, cela signifie qu'un épicier peut soumettre ses plans aujourd'hui (demain avec la motion Montangero, il devrait) sans pour autant devoir tenir compte des conditions posées par le SDE. En ne s'y soumettant pas, l'épicier ne risque aucun problème légal puisque les remarques des services n'ont pas un caractère obligatoire. Le Conseiller d'Etat lit un extrait de l'arrêt du TF du 29 mai 2012 « *Dans le cadre de leur tâche de surveillance, les cantons peuvent prévoir une procédure de simple préavis.* »

Un commissaire conclut en rappelant que lors des retours de synthèse de la CAMAC, ainsi que pour l'obtention d'un permis d'habiter ou d'utiliser, les contrôles sont de compétence communale et représentent une charge pour ces dernières.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Par 4 voix contre 3, la commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération cette motion.

Un rapport de minorité est annoncé.

Froideville, le 26 mai 2014

Le rapporteur :
(Signé) Jean-François Thuillard

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

Motion Stéphane Montangero et consorts – Mieux vaut prévenir que guérir, y compris pour les transformations de locaux de travail

1. PREAMBULE

La minorité de la commission est constituée par MM. Martial de Montmollin, Stéphane Montangero et Hugues Gander, rapporteur.

2. RAPPEL DES POSITIONS

Par 4 voix contre 3, la majorité de la commission a décidé de ne pas prendre en considération la motion Stéphane Montangero qui demande d'obliger les dépositaires de projets constructifs ou de transformation de locaux professionnels à faire examiner les plans par le Service concerné. Ce refus a été motivé par 2 raisons principales : ne pas ajouter une mesure administrative supplémentaire et de ne pas surcharger les inspecteurs du travail par une mission qui peut paraître supplémentaire et selon M. le Chef du Département de l'Economie et des Sports qui pourrait faire « *doubler le nombre d'inspecteurs tant au canton qu'à la ville de Lausanne* ».

3. POSITION DES COMMISSAIRES DE MINORITE

Pour les 3 membres de la minorité de la commission, l'évolution des conditions de travail de bon nombre d'entreprises commerciales montre que les collaborateurs sont de plus en plus soumis à des conditions de travail hors de la lumière naturelle. Il est ici nécessaire de rappeler les lignes de force de l'article 15 de l'ordonnance fédérale n° 3 relative à la loi sur le travail : le bien-être et la santé au travail dépendent entre autres de la lumière, l'éclairage, la vue sur l'extérieur, le climat des locaux et la qualité de l'air des locaux. La lumière naturelle en quantité insuffisante peut entraîner de nombreuses atteintes à la santé : sécrétion de mélatonine qui peut perturber les rythmes biologiques et du cycle veille/sommeil, baisse du taux de sérotonine entraînant des endormissements et baisse aussi du taux de glucocorticoïdes influençant le métabolisme, l'équilibre hydrique et électrolytique, sur le système cardio-vasculaire et le système nerveux. Il est donc essentiel de prévoir au tant que possible en amont des conditions de travail respectueuses de la santé.

Certes, dans les cas où les plans sont soumis à l'autorité compétente, les recommandations de celle-ci n'ont pas force de loi - partage des compétences Canton - Confédération oblige - mais tout maître d'œuvre responsable, aura tout intérêt à les suivre.

Du côté des inspecteurs du travail, au nombre prochain de 30 rappelons-le, nul doute qu'ils font preuve d'une certaine habileté à la lecture des plans et que le temps qui devrait être consacré à l'examen d'environ 300 dossiers par an (nombre de dossiers évoqués en commission) est peut-être difficile à évaluer ! Une heure, deux heures, une demi-journée pour s'enquérir si la lumière du jour et /ou l'éclairage répondent aux exigences fédérales en la matière. Bref loin des affirmations de M. le Chef de département.

De plus, le fait d'avoir eu sous les yeux la configuration future de ces locaux professionnels non-industriels, permettra aux dits inspecteurs de gagner en vigilance et en temps sur certains projets qui seront à suivre une fois en exploitation.

4. CONCLUSION

Aussi les 3 commissaires minoritaires vous recommandent de prendre en considération la motion Montangero qui vise à modifier l'article 49 de la Ltr à **son alinéa 2** qui a la teneur **actuelle** suivante :

Les autres entreprises occupant au moins un travailleur ont la possibilité de faire examiner leurs plans auprès du Service afin de s'assurer de leur conformité.

La nouvelle formulation proposée serait la suivante :

Toute construction, transformation ou agrandissement de locaux de travail des autres entreprises occupant au moins un travailleur DOIT être soumis à l'examen des plans auprès du Service afin de s'assurer de leur conformité.

Sainte-Croix, le 10 juin 2014.

Le rapporteur :
(Signé) Hugues Gander

PETITION CANTONALE

DU SIROP À L'APÉRO ? NON !

STOP AUX MESURES LIBERTICIDES ET À L'INFANTILISATION !

Le projet de révision de la loi sur les auberges et les débits de boissons (LADB) tel que proposé par le Conseil d'Etat peut être considéré une punition collective aussi injuste qu'inadéquante. Interdire la vente à l'empoter de boissons distillées et de bière (mais pas de vin) entre 20h00 et 6h00 du matin, interdire les *happy hours* et laisser la possibilité d'une heure blanche sont des mesures liberticides totalement inefficaces. Les consommateurs auront tout loisir de constituer des stocks d'alcool tant auprès des commerces avant les heures de restriction, que juste avant le début de l'heure blanche dans les bars et discothèques. Une application stricte de la législation actuelle permettrait de ne pas vendre des boissons alcoolisées à des personnes en état d'ébriété et de faire respecter les âges légaux d'accès à ces produits. La responsabilisation des consommateurs et des commerçants doit être la priorité. Oui aux mesures ciblées et justes ! Non à la punition collective !

Les soussignés demandent au Grand Conseil vaudois d'apporter les modifications suivantes au projet de révision de la LADB :

1. **Suppression de la restriction de vente à l'empoter d'alcool fort et de bière entre 20h00 et 6h00 du matin**
2. **Autorisation des *happy hours***
3. **Elimination de la possibilité d'heure blanche**

De plus, les soussignés demandent que les mesures suivantes soient prises :

- **Application rigoureuse de la législation actuelle avec un renforcement des contrôles d'âge lors des achats**
- **Responsabilisation des consommateurs et des commerçants**

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 33.5 millions pour financer la poursuite des travaux de mensuration officielle et le développement de l'infrastructure cantonale en données géographiques (mise en œuvre des lois fédérale et cantonale sur la géoinformation)

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur la mensuration officielle et l'infrastructure cantonale des données géographiques

TABLE DES MATIÈRES

1	PRÉAMBULE.....	9
1.1	La géoinformation et la mensuration officielle.....	9
1.2	Cadre légal.....	10
2	SITUATION ACTUELLE.....	12
2.1	Etat de réalisation de la mensuration officielle.....	12
2.2	Infrastructure cantonale de données géographiques (ICDG).....	19
3	STRATÉGIE DE RÉALISATION DE LA MENSURATION OFFICIELLE.....	23
3.1	Premier relevé et renouvellement.....	24
3.2	Mise à jour permanente, mutations foncières, constructions et bâtiments projetés.....	25
3.3	Poursuite de la mise à jour périodique.....	26
3.4	Harmonisation et homogénéisation des données de la mensuration officielle.....	27
3.5	Adaptations des données de la mensuration officielle au cadre de référence MN95.....	27
3.6	Interfaçage des données BDCO-BDRF, dématérialisation du plan cadastral.....	28
4	STRATÉGIE DE RÉALISATION DE L'INFRASTRUCTURE CANTONALE EN DONNÉES GÉOGRAPHIQUES.....	29
4.1	Mise en œuvre de la loi d'application cantonale sur la géoinformation.....	29
4.2	Poursuite de l'acquisition initiale des géodonnées de base pour les autres services.....	31
4.3	Cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (Cadastre RDPPF).....	31
5	OBJECTIFS DU CRÉDIT, DÉTERMINATION DES COÛTS Y RELATIF.....	32
5.1	But du présent décret.....	32
5.2	Détermination du nouveau crédit.....	32
5.2.1	<i>Réalisation de la mensuration officielle.....</i>	<i>32</i>
5.2.2	<i>Réalisation de l'infrastructure cantonale en données géographiques.....</i>	<i>34</i>
5.2.3	<i>Informatique.....</i>	<i>35</i>
5.2.4	<i>Récapitulatif général.....</i>	<i>35</i>
6	MODE DE CONDUITE DU PROJET.....	36
7	CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET.....	38
7.1	Conséquences sur le budget d'investissement.....	38
7.2	Amortissement annuel.....	38
7.3	Charges d'intérêt.....	38
7.4	Conséquences sur l'effectif du personnel	38
7.5	Autres conséquences sur le budget de fonctionnement	39
7.6	Conséquences sur les communes	39
7.7	Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	39
7.8	Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	39

7.9	Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	39
7.10	Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	39
7.11	Découpage territorial (conformité à DecTer).....	40
7.12	Incidences informatiques.....	40
7.13	RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	40
7.14	Simplifications administratives.....	40
7.15	Protection des données	40
7.16	Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	41
8	CONCLUSION.....	41

Abréviations

ACV	Administration cantonale vaudoise
ARE	Office fédéral du développement territorial
ASIT-VD	Association pour le système d'information du territoire vaudois
BDCO	Base de données cadastrales officielle
BDRP	Base de données des produits de remplacement provisoires
BDRF	Base de données du Registre foncier
CAMAC	Centrale des autorisations en matière d'autorisations de construire
CCF	Contrôle cantonal des finances
CDD	Contrat de durée déterminée
COSIG	Centre de l'Administration fédérale pour la coordination de l'information géographique et des systèmes d'information géographique (rattaché administrativement à swisstopo)
CRDPPF	Cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière
D+M	Direction fédérale des mensurations cadastrales
DGE	Direction générale de l'environnement
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes
DIRH	Département des infrastructures et des ressources humaines
DSI	Direction des systèmes d'information
ECA	Etablissement cantonal d'assurance
Elcom	Commission fédérale de l'électricité
EMPD	Exposé des motifs et projet de décret
ICDG	Infrastructure cantonale de données géographiques
INDG	Infrastructure nationale de données géographiques
LGéo	Loi fédérale sur la géoinformation
LGéo-VD	Loi cantonale sur la géoinformation
LITC	Loi fédérale sur les installations de transport par conduites de combustibles ou carburants
LRF	Loi cantonale sur le registre foncier
MO93	Mensuration officielle selon le standard défini par l'OMO en 1993
MD.01-MO	Modèle de données de la mensuration officielle de 2001
MN03	Cadre de référence de la mensuration officielle défini en 1903
MN95	Cadre de référence de la mensuration officielle défini en 1995
MNT-MO	Modèle numérique de terrain de la mensuration officielle
MTP	Modèle topographique du paysage
NPCS	Numérisation préalable simplifiée
NT	Niveau de tolérance
OFAG	Office fédéral de l'agriculture
OFJ	Office fédéral de la justice
OFMO	Ordonnance fédérale sur le financement la mensuration officielle
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
OGéo	Ordonnance fédérale sur la géoinformation
OIT	Office de l'information sur le territoire
OMO	Ordonnance fédérale sur la mensuration officielle

ORF	Ordonnance concernant le registre foncier
OTEMO	Ordonnance technique fédérale sur la mensuration officielle
OTRF	Ordonnance technique du DFJP et du DDPS concernant le registre foncier
Projet SIBAT	Projet de constitution d'un système d'information cantonal sur les bâtiments et les logements
Projet SAU	Projet d'actualisation des surfaces agricoles utiles
PRP	Produit de remplacement provisoire
RegBL	Registre fédéral des bâtiments et des logements
RF	Registre foncier
RLGéo-VD	Règlement d'application de la loi cantonale sur la géoinformation
RPT	Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons
SAGR	Service de l'agriculture
SCL	Service des communes et du logement
StatVaud	Statistique Vaud – recherche et informations statistiques
SDT	Service du développement territorial
SIPAL	Service immeubles, patrimoine et logistique
SIT-ACV	Système d'information du territoire de l'administration cantonale vaudoise, remplacé par ICDG avec l'introduction de la LGéo
SIT	Service de l'information sur le territoire, transformé depuis 2006 en office (OIT)
SSCM	Service de la sécurité civile et militaire
swisstopo	Office fédéral de topographie

Table des Figures

Figure 1 : Extrait du plan cadastral de Trélex (1876)

Figure 2 : Extrait du plan cadastral numérisé de Trélex (2012)

Figure 3 : Couverture en données numériques de la mensuration officielle à fin 2013

Figure 4 : Standard de qualité de la mensuration officielle à fin 2013

Figure 5 : Avancement de la MO au niveau suisse

Figure 6 : Evolution du nombre de mutations traitées en BDCO

Figure 7 : Evolution des commandes de géodonnées

Figure 8 : Evolution des visites sur le site www.geoplanet.vd.ch

Figure 9 : Evolution des accès aux géoservices WMS

Figure 10 : Evolution du standard de qualité de la MO d'ici 2050

Figure 11 : Territoire en mouvement permanent – Orthophoto et plan cadastral

Figure 12 : Méthodes de mesures par triangulation et satellitaire

Figure 13 : Zones couvertes par un vol LIDAR à fin 2013

Figure 14 : Processus de réalisation des prestations de l'OIT

RESUME

Qu'est-ce que la géoinformation et les géodonnées ? Il s'agit de données, d'information qui se réfèrent à l'espace, reproduisant les traits caractéristiques d'un territoire, que ce soit sous forme de coordonnées, de noms de lieux, d'adresses postales ou de tout autre critère, et qui décrivent l'étendue et les propriétés d'espaces de d'objets donnés, en particulier leur position, leur nature ou leur statut. Une donnée peut être qualifiée de *géodonnée* si une position bien précise peut lui être attribuée sur la surface terrestre.

Dans la société actuelle de l'information et du savoir, les géodonnées et la géoinformation fondent la plupart des décisions, mesures ou planifications émanant des autorités. Les données à référence spatiale améliorent significativement la connaissance de notre monde environnant, elles décrivent la réalité concrète d'un territoire. A l'heure actuelle, on estime que 70% à 80% des décisions politiques se réfèrent à des géodonnées (élaboration de plans directeurs cantonal ou régionaux, approbation de plans d'affectation ou de plans de quartier, entretien et développement de réseaux de transport routier ou ferroviaire, implantation d'établissements publics ou commerciaux, etc.).

Ces deux dernières décennies, les géodonnées en général et la mensuration officielle plus particulièrement ont pris une importance stratégique et économique de tout premier ordre. Du point de vue économique, elles représentent une base de connaissance indispensable à toute décision d'investissement et d'implantation. Elles peuvent également aider les entreprises à améliorer leur gestion logistique ou leur stratégie marketing.

La **mensuration officielle** constitue une *géodonnée de référence*. Elle sert de base à l'immatriculation et à la description de chaque parcelle dans le Registre foncier (art. 950, al. 1 du Code Civil). En Suisse, elle est garante d'un parc immobilier estimé à 2'000 milliards de francs. Une mensuration officielle précise est évidemment un objectif fondamental. Le territoire vaudois est désormais complètement couvert par des données numériques, mais de qualité très variable. Cette situation peut être appréciée sur le synoptique de la **couverture cantonale en données cadastrales** au chapitre 2.1 (figure 4). Le **standard de qualité minimal MO93**, n'est que partiellement disponible dans le canton de Vaud et de nombreuses données actuellement disponibles proviennent de plans cadastraux établis depuis plus d'un siècle qui ont simplement été numérisés. L'amélioration de la qualité de la mensuration officielle se trouve par conséquent au cœur de la stratégie cantonale pour les années à venir. Les opérations à réaliser sont priorisées et décrites dans le *Plan de mise en œuvre de la mensuration officielle 2012-2015 du Canton de Vaud*. Il s'agit en premier lieu de remplacer les données non reconnues par la Confédération par des premiers relevés (nouvelle mensuration, avec révision des limites foncières sur le terrain ainsi que leur relevé) et des renouvellements, selon le standard de qualité MO93 et dans le modèle MD.01-MO-CH (cf. chapitre 3.1). Il s'agit également de renforcer les activités dans le suivi de la mise à jour permanente (chapitre 3.2), de même que de poursuivre les travaux de mise à jour périodique (chapitre 3.3), d'harmonisation et d'homogénéisation des données existantes (chapitre 3.5), et enfin de terminer le projet de changement de cadre de référence MN95 (chapitre 3.6).

En matière de géoinformation, la **nouvelle loi fédérale sur la géoinformation** (LGéo) de 2008 représente le fondement juridique nécessaire à la mise en place de l'infrastructure nationale des données géographiques (INDG). L'INDG est le système de mise à disposition des informations en vue de réaliser le but légal qui consiste en ce que des géodonnées à jour, d'un niveau de qualité adéquat et d'un coût raisonnable, couvrant l'intégralité du territoire suisse, soient disponibles durablement afin de permettre une large utilisation. Sur le plan cantonal, la loi cantonale (LGéo-VD) et son règlement d'application (RLGéo-VD) sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2013. L'**infrastructure cantonale en données géographiques** (ICDG) constitue dorénavant le référentiel indispensable au fonctionnement des collectivités publiques cantonales et communales. L'ICDG est aujourd'hui concrétisée de plusieurs

manières, notamment par la diffusion des géodonnées des autres services de l'administration cantonale par l'OIT ou par la mise à disposition gratuite des géodonnées de référence ou de base sur le guichet cantonal www.geoplanet.vd.ch. La poursuite du développement de l'ICDG nécessite des investissements, notamment pour la poursuite de l'acquisition des géodonnées de base cantonales dans différents domaines (chapitres 4.1 et 4.2) tels que l'aménagement du territoire (plans d'affectation, alignement des routes cantonales et communales par exemple), l'environnement (eau, carrières, bruit, territoires en mouvement permanent, faune et nature, agriculture, etc.). Il s'agit par ailleurs de garantir la coordination générale du projet de changement de cadre de référence (projet MN95), ainsi que de préparer le démarrage du projet de cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (projet CRDPPF, chapitre 4.3).

Dans le domaine de la géoinformation, le **financement des projets** est dorénavant assuré par des crédits d'investissements. Les travaux démarrés depuis 2009 ont été financés par le crédit d'objet 600'462 alloué par le Grand Conseil le 24 mars 2009. Ce crédit a notamment permis d'obtenir la couverture complète du territoire par des données issues de la mensuration (projet PRP), d'adjuger à un peu plus d'une vingtaine d'entreprises de premier relevé ou de mise à jour périodique (projet MPD), de financer l'acquisition de géodonnées de droit fédéral ou cantonal dans des domaines tels que l'aménagement du territoire ou l'environnement (eau, forêts, bruit, cadastres des énergies renouvelables et géologiques), ou encore le démarrage du projet de modification du cadre de référence MN95. Fin 2013, le crédit précité a été engagé à hauteur de 90%, si bien que la poursuite des travaux dans le domaine de la géoinformation passe par l'obtention d'un nouveau crédit d'investissement.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

PREMIERE PARTIE : RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MENSURATION OFFICIELLE ET L'INFRASTRUCTURE CANTONALE EN DONNEES GEOGRAPHIQUES

1 PRÉAMBULE

1.1 La géoinformation et la mensuration officielle

Dans la société actuelle de l'information et du savoir, les géodonnées et la géoinformation fondent la plupart des décisions, mesures ou planifications émanant des autorités. Ces deux dernières décennies, les géodonnées en général et la mensuration officielle plus particulièrement ont pris une importance stratégique et économique de tout premier ordre. Les données à référence spatiale améliorent significativement la connaissance de notre monde environnant, elles décrivent la réalité concrète d'un pays, que ce soit au moyen de coordonnées, de noms de lieux, d'adresses postales ou d'autres critères.

Les systèmes de gestion des géodonnées permettent de procéder à des analyses toujours plus complexes et mettent en évidence les relations spatiales entre les contraintes humaines, sociales, économiques ou environnementales. Les résultats de ces analyses fournissent alors des indications précieuses aux décideurs et constituent une base de connaissance importante pour la conduite de l'administration. A l'heure actuelle, différentes sources estiment que 70% à 80% des décisions politiques se réfèrent à des géodonnées.

Du point de vue économique, les géodonnées représentent une base de connaissance indispensable à toute décision d'investissement et d'implantation. Dans leur ensemble, elles aident les entreprises à améliorer leur gestion logistique ou leur stratégie marketing. S'il est difficile de déterminer précisément le chiffre d'affaires annuel du marché suisse des géodonnées, on estime que celui-ci est supérieur à 200 millions de francs. Sur ce montant, près de la moitié est affecté à la mensuration officielle. Celle-ci garantit la définition géométrique d'un parc immobilier estimé en Suisse à près de 2'000 milliards de francs. Pour le canton de Vaud, la mensuration officielle garantit un montant annuel de transactions immobilières d'environ 6 milliards de francs.

De par leur utilité propre, mais également de par leur rôle stratégique, les géodonnées et la mensuration officielle sont désormais considérées comme une infrastructure nationale, au même titre que les réseaux de distribution, de transports ou de communication. La mensuration officielle fournit au Registre foncier le plan assurant la détermination précise de l'étendue des droits de chacun. Le plan est régulièrement modifié par les actes authentiques des notaires et basé sur les plans établis par les ingénieurs géomètres inscrits au Registre fédéral. Le plan cadastral assure donc la définition géométrique des parcelles et participe ainsi à la foi publique attachée au Registre foncier. Au fil du temps, le plan cadastral est devenu la référence pour toutes les actions nécessitant le recours à des plans à grande échelle. Son utilisation par de nombreux secteurs d'activités ayant un rapport avec le sol témoigne de l'intérêt de son existence.

Le développement de l'informatique et l'utilisation généralisée d'Internet ont permis d'en étendre et d'en faciliter considérablement l'utilisation. A titre d'illustration, mentionnons le fait que les données cadastrales sont notamment utilisées dans le cadre de l'établissement des plans des études de détail dans le domaine de la construction et de l'aménagement du territoire (plans d'affectation locaux, plans de quartier, etc.), des plans de situation pour la mise à l'enquête des constructions ou des plans de repérage des réseaux, ainsi que pour le développement et la mise en œuvre de politiques à l'échelle d'un grand territoire (planification du développement et de l'entretien des infrastructures routières, planification des transports publics et des transports scolaires, planification de l'entretien des bâtiments, planification de l'implantation de parcs éoliens, etc.).

1.2 Cadre légal

En tant que géodonnée de référence, la **mensuration officielle** sert de base à l'immatriculation et à la description de chaque immeuble dans le Registre foncier (art. 950, al. 1 CC) depuis 1912. Depuis plus d'un siècle, la législation fédérale et cantonale n'a cessé d'évoluer, notamment afin de s'adapter aux évolutions technologiques et organisationnelles dans ce domaine. Depuis 1994, les exigences qualitatives et techniques applicables à la mensuration officielle sont définies dans l'ordonnance sur la mensuration officielle (OMO), ainsi que dans l'ordonnance technique sur la mensuration officielle (OTEMO).

Les données de la mensuration officielle sont acquises dans le canton de Vaud depuis le milieu du XIX^{ème} siècle (cf. chapitre 2.1). Ces données sont dorénavant disponibles sous forme numérique sur l'ensemble du territoire cantonal, mais elles le sont dans des **standards de qualité** très disparates (cf. chapitre 2.1). Par conséquent, les données existantes devront être remplacées ou complétées dans de nombreux secteurs pour répondre au standard de qualité minimal de la mensuration officielle de 1993 (MO93). Dans d'autres secteurs, les données devront également être adaptées au nouveau modèle de données MD.01-MO, en vigueur et imposé par la Confédération au canton de Vaud depuis 2004.

La **loi fédérale sur la géoinformation** (LGéo) entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2008 établit le fondement nécessaire à la création de l'infrastructure nationale des données géographiques et constitue une base juridique solide pour les activités des cantons et des communes. La loi garantit que des géodonnées mises à jour, d'un niveau de qualité adéquat et d'un coût raisonnable, couvrant l'intégralité du territoire suisse, seront disponibles durablement afin de permettre une large utilisation. La LGéo est accompagnée d'une dizaine d'ordonnances d'applications (cf. annexe 9.3.2). Certaines de ces ordonnances sont nouvelles alors que d'autres ordonnances ont fait l'objet d'une révision partielle, notamment l'OMO ou l'OTEMO.

Sur le plan cantonal, il est apparu opportun d'élaborer une nouvelle loi sur la géoinformation, la LGéo-VD, afin d'y accueillir les dispositions découlant du droit fédéral de la géoinformation et d'y intégrer la législation cantonale existante en matière de mensuration officielle et intégrée dans la loi sur le Registre foncier, le cadastre et le système d'information sur le territoire (LRF). Le projet de **loi cantonale sur la géoinformation (LGéo-VD)** a été adopté par le Grand Conseil le 8 mai 2012. Le règlement d'application (RLGéo-VD) a été adopté par le Conseil d'Etat le 28 novembre de la même année. La loi et son règlement d'application sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2013, simultanément à la nouvelle loi sur le registre foncier (LRF).

L'annexe 1 de l'OGéo précise le catalogue des géodonnées de base de droit fédéral. Les annexes 1 et 2 du RLGéo-VD précisent le catalogue des géodonnées de base de droit fédéral et cantonal dont la saisie et la mise à jour doivent être garanties par le canton. Tous les objets décrits ci-après visent à saisir des géodonnées inscrites dans ces catalogues.

Les missions de l'Office de l'information sur le territoire

L'Office de l'information sur le territoire (OIT) est l'organe cantonal en charge de la géoinformation, de la mensuration officielle et du cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (Cadastre RDPPF). Ses missions découlent de l'application de la législation fédérale et cantonale. Sur le plan cantonal, ses missions découlent des articles 4, 5, 15 et 18 de la loi cantonale sur la géoinformation du 8 mai 2012 (LGéo-VD).

La **mensuration officielle** est une tâche d'importance nationale, dont la réalisation est assurée par les cantons. Dans le cadre de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT), elle est restée une tâche commune. Le financement de celle-ci s'effectue par le biais de contributions globales (subventions forfaitaires et globales aux cantons). La loi ne règle que les principes généraux

et la Confédération et les cantons concluent des conventions-programmes de prestations, d'une durée de quatre ans en principe, qui précisent les objectifs, le type de financement et le montant de l'indemnisation. La planification à moyen et long terme de la réalisation de la mensuration officielle est adoptée par le Conseil fédéral sur la base d'une stratégie élaborée par la direction fédérale des mensurations cadastrales (D+M). Les cantons s'appuient sur cette stratégie fédérale pour élaborer leurs propres plans cantonaux de mise en œuvre de la mensuration officielle. Ces plans servent alors de base pour la conclusion des conventions-programmes pluriannuelles. Pour la période 2012-2015, le canton de Vaud dispose :

- D'un plan cantonal de mise en œuvre de la mensuration officielle, approuvé par le Conseil d'Etat le 7 décembre 2011.
- D'une convention-programme entre le Chef du Département en charge de la Mensuration officielle et la Direction fédérale des mensurations cadastrales (D+M) conclue en mai 2012.
- Des accords annuels de prestations 2012 et 2013.

Dans le domaine de la **géoinformation**, l'OIT assure la coordination de l'infrastructure cantonale de données géographiques (ICDG). Il assure notamment la publication et la diffusion des géodonnées de base de l'ensemble des Services de l'Etat.

L'OIT est notamment responsable métier des applications suivantes :

- Géoplanet : guichet cartographique cantonal (www.geoplanet.vd.ch)
- Extracteur 2000 : application liée à la diffusion automatique des géodonnées via la plate-forme Internet de l'ASIT-VD (Association pour le Système d'Information du Territoire du canton de Vaud)
- SIBAT : Système d'information sur les bâtiments qui englobe le registre des bâtiments au sens de l'ordonnance fédérale sur le registre des bâtiments et logements (ORegBL).

Le domaine de la géoinformation a fait l'objet d'un schéma directeur informatique en 2012 en raison des nombreux projets à mener ces prochaines années pour garantir la conformité de l'infrastructure cantonale en données géographiques avec les exigences du droit fédéral en la matière.

Le **Cadastre des restrictions** de droit public à la propriété foncière (cadastre RDPPF) doit fournir des informations relatives à des restrictions de droit qui ont fait l'objet d'une décision et qui ont des effets généraux sur la propriété foncière. Il représente un inventaire officiel, organisé de manière systématique, qui informe de manière exhaustive et fiable sur une restriction de droit définie et opposable à des tiers. Le cadastre RDPPF pourra ainsi contenir des géodonnées de base de droit fédéral, de droit cantonal ou de droit communal. L'ordonnance fédérale prévoit que le cadastre RDPPF soit introduit au niveau suisse en deux phases :

- Dans les cantons pilotes, introduction et mise en exploitation du cadastre RDPPF au 1er janvier 2014 avec évaluation du premier exercice d'exploitation complet durant le second semestre de l'année 2015 ;
- Lancement du projet en 2016 pour les autres cantons, et introduction définitive dans tous les cantons avec mise en exploitation le 1^{er} janvier 2020 au plus tard.

A l'heure actuelle, le projet a pris un peu de retard sur le plan fédéral. L'OIT attend les résultats de la phase pilote pour identifier les orientations stratégiques à prendre sur l'introduction et l'exploitation du Cadastre RDPPF et afin de les intégrer dans la législation cantonale, vraisemblablement courant 2015.

2 SITUATION ACTUELLE

2.1 Etat de réalisation de la mensuration officielle

Les premiers plans cadastraux vaudois ont été établis **dès 1840**. Ce sont des plans cadastraux graphiques dessinés à la planchette sur carton, directement sur le terrain. Ils figurent, pour l'essentiel, les biens-fonds et les bâtiments. Les informations relatives à la couverture du sol, telles que les forêts ou les chemins, qui sont reportées sur ces plans cadastraux n'ont pas fait l'objet d'une mise à jour systématique, contrairement aux parcelles ou aux constructions dont la mise à jour a été réalisée au fur et à mesure des modifications de l'état de propriété.



Figure 1 : Extrait du plan cadastral de Trélex (1876)

De **1912 à 1962**, les plans cadastraux ont été établis selon le procédé semi-numérique. Leur contenu est relativement proche de celui des plans graphiques, tout comme les modalités de leur mise à jour. Par contre, ils ont été dessinés au bureau, à partir des points fixes qui y sont reportés et sur plaque aluminium. Les points fixes ont fait l'objet d'un calcul de coordonnées dans le cadre de référence de la mensuration nationale MN03 (cf. chapitre 3.5). Au final, la précision de ces plans est significativement meilleure que celle des plans graphiques.

La mesure électronique de distance (MED) apparaît au début des années 60. **Dès 1963**, des mensurations numériques ont été réalisées. Le contenu de ces mensurations n'a pas été modifié de façon importante en comparaison de ce qui était réalisé pour des plans cadastraux semi-numériques. Par contre, la MED a permis une nouvelle fois d'améliorer la précision des mesures et, au final, la précision des plans cadastraux. Les coordonnées des points fixes et des points limites, ainsi que des angles de bâtiments ont dorénavant été calculées et les plans ont pu être dessinés à partir de ces coordonnées. Les données ont alors été structurées par thèmes afin d'organiser leur stockage dans une base de données.

En 1994, la Confédération a imposé le standard de la mensuration officielle appelé MO93. Ce standard était accompagné d'un modèle de données de la mensuration officielle MD93 relativement peu contraignant. Ce modèle a principalement apporté des modifications dans la façon de décrire les objets

de la couverture du sol tels que les surfaces vertes ou les surfaces à revêtement dur de type route et chemin. En outre, les points fixes ont du alors être déterminés sous forme de réseaux et calculé par compensation rigoureuse. Ces nouvelles exigences ont quelque peu permis d'améliorer la précision des données de la mensuration officielle. Elles ont surtout permis d'en améliorer significativement leur fiabilité.

En 2001, la Confédération a élaboré un nouveau modèle de données de la mensuration officielle appelé MD.01-MO. Ce modèle est nettement plus contraignant que le précédent et ne permet aux cantons d'y apporter que quelques particularités. Celles-ci doivent alors répondre à des règles très strictes et ne pas déroger au modèle de la Confédération. Le modèle vaudois MD.01-MO.VD a été approuvé par la Confédération en 2004 et a force obligatoire depuis lors. Ce nouveau modèle a apporté des modifications dans la façon de décrire les trottoirs et d'autres éléments du thème de la couverture du sol qui auparavant étaient stockés dans un autre thème.

Dès 2007, l'OIT a dû prioriser la réalisation du **projet SAU** (surfaces agricoles utiles). Ce projet couvrant un peu plus du quart du territoire cantonal a permis d'intégrer ou de mettre à jour 157 communes dans la base de données cadastrales officielle (BDCO). Près de 2'000 plans ont été mis à jour et 1'000 nouveaux plans graphiques datant du XIX^{ème} siècle ont été numérisés avec une première mise à jour périodique.

En parallèle, **depuis 2009**, l'OIT a recommencé à adjudger régulièrement des entreprises de **premier relevé**, dans le but de permettre aux bureaux d'ingénieurs de pérenniser au mieux les compétences dont ils disposent en matière de mensuration officielle. Une partie des travaux préparatoires a été externalisée auprès de bureaux privés. A l'heure actuelle, ce sont près d'une vingtaine de nouvelles entreprises de premier relevé qui ont pu être lancées. Par ailleurs, plusieurs nouvelles mensurations en attente de traitement ont pu être vérifiées et l'entier des retards cumulés entre 2004 et 2008 sera résorbé courant 2014. Par ailleurs, les "conduites" soumises à la Loi fédérale sur les installations de transport par conduites de combustibles ou carburants (LITC) ont été saisies dans la mensuration officielle, alors que les adresses de bâtiments sont dorénavant en cours de saisie initiale dans la MO pour l'entier du territoire cantonal.



Figure 2 : Extrait du plan cadastral numérisé de Trélex (2012)

Dès 2011, l'OIT a lancé le projet de couverture complète du territoire par des données issues de la mensuration officielle (projet PRP), afin de numériser le solde des 1'860 plans cadastraux graphiques restants. Depuis le 4 juin 2013, des données numériques de la mensuration officielle sont disponibles pour tout le territoire cantonal (env. 282'500 ha, surface approchée sans les lacs) selon différents standards de qualité. Ce projet a permis d'obtenir des données cadastrales au standard de qualité NPC (Numérisation préalable cadastrale, produit de la MO) ou NPCS (Numérisation préalable cadastrale simplifiée, produit hors MO). La réalisation de ce projet présente désormais plusieurs avantages :

- Production automatisée du plan de base de la MO (ancien plan d'ensemble).

- Disponibilité de plans provisoires sur tout le territoire pour la réalisation des premiers relevés (nouvelles mensurations).
- Facilitation et accélération de la préparation de nouvelles entreprises de premier relevé.
- Contribution à la mise en place de la cyberadministration par la localisation de toutes données géoréférencées.

Par ailleurs, ces 5 dernières années, l'OIT a optimisé plusieurs **processus opérationnels** afin de rationaliser la charge administrative par rapport au volume des travaux adjugés. Il s'agit notamment :

- Du développement d'un checker Interlis permettant aux adjudicataires d'accroître significativement la qualité des données produites et transmises à l'OIT.
- D'un développement d'un outil de compensation automatique des surfaces de couverture du sol pour les secteurs numérisés tout en standardisant le format des données descriptives qui sont reportées sur les feuillets du registre foncier (RF).
- De la mise en place d'une vérification d'accompagnement pour toutes les entreprises de premier relevé adjugées depuis 2009.
- De la simplification du mode de calcul de la participation des propriétaires privés et des communes dans le cadre des entreprises de premier relevé (suite à l'adaptation de la base légale).

Le financement des travaux démarrés depuis 2009 est assuré par le crédit d'objet 600'462 alloué par le Grand Conseil le 24 mars 2009. Au final, ce crédit a permis de financer :

- L'adjudication d'un peu plus d'une vingtaine d'entreprises de premier relevé et de renouvellement
- La couverture complète du territoire par des données issues de la mensuration (projet PRP)
- L'adjudication d'entreprises de mise à jour périodique dans les secteurs Jura et Préalpes (Projet MPD)
- La poursuite des travaux d'adaptation des données de la MO au standard MD.01-MO.VD
- Le démarrage des travaux de modification du référentiel des géodonnées (Projet MN95)

Au 31 décembre 2013, ce crédit de CHF 25'490'000.- a été engagé à hauteur de CHF 22.7 millions de francs.

Par rapport aux engagements réalisés, le montant total des dépenses nettes est de CHF 13.0 millions de francs.

Les projets réalisés ces dernières années, ainsi que l'optimisation des processus décrite ci-dessus ont permis d'accroître significativement le taux de couverture en données de la mensuration officielle au cours des 5 dernières années. Ceci peut être visualisé à l'aide du graphique ci-après. Celui-ci indique la progression des standards de qualité disponibles. Quand bien même des mensurations ont été réalisées sous forme numérique depuis le début des années 60, celles-ci n'ont été centralisées dans la base de données cadastrale (BDCO) que depuis le début des années 90.

Couverture en données numériques de la MO
Progression des standards de qualité en BDCO jusqu'à fin 2013

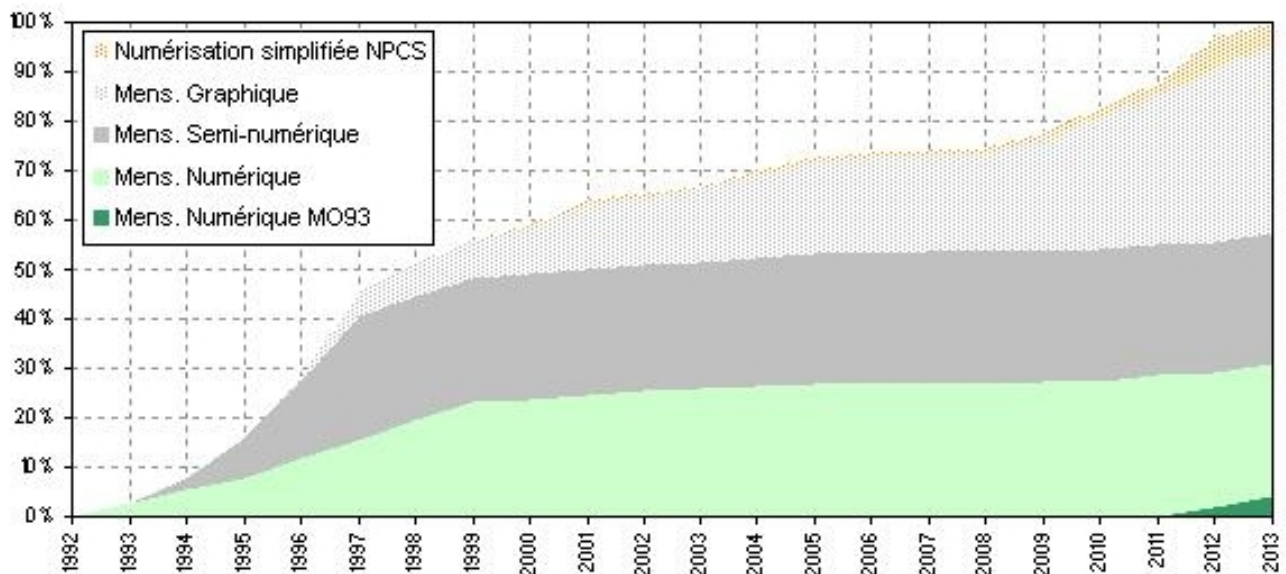


Figure 3: Couverture en données numériques de la mensuration officielle à fin 2013

Cumulés aux travaux réalisés au cours des 150 dernières années, le résultat des différents travaux décrits ci-dessus (projets SAU, PRP, premiers relevés) peut être apprécié globalement sur le synoptique de la **couverture cantonale en données numériques** ci-après. Fin 2013, le canton est couvert par des mensurations selon le standard de qualité suivant :

- Numérisation simplifiée NPCS : 4.5 %
- Mens. Graphique : 38.1 %
- Mens. Semi-numérique : 26.6 %
- Mens. Numérique : 26.7 %
- Mens. Numérique MO93 : 4.1 %

Les mensurations graphiques et NPCS (soit **42.6%** de la surface cantonale) n'ont pas été approuvées par la Confédération, contrairement aux mensurations semi-numériques, numériques et numériques MO93 (57.4%).

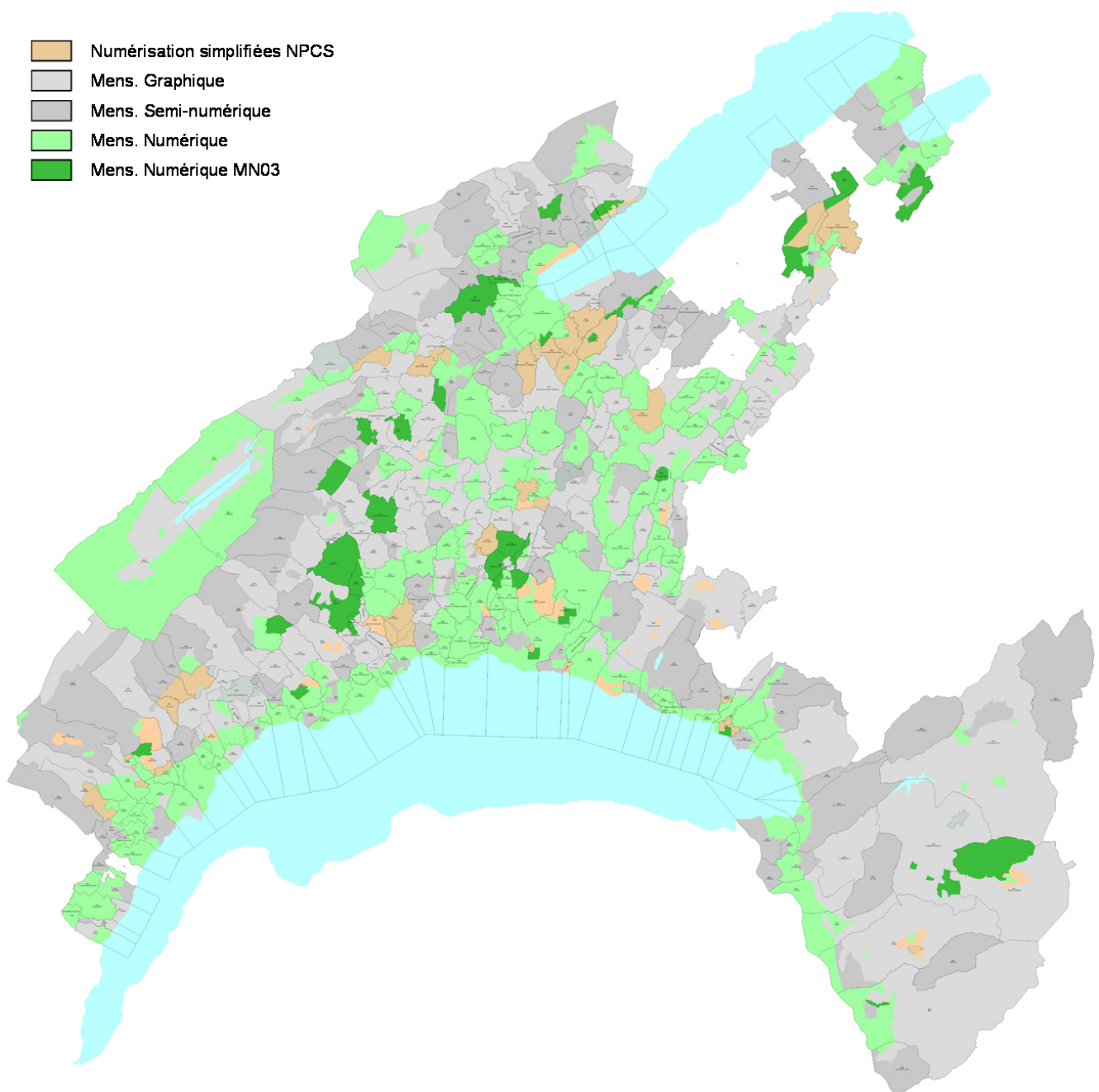


Figure 4 : Standard de qualité de la mensuration officielle à fin 2013

Au total, les données de la mensuration officielle sont représentées sur près de 10'000 plans cadastraux, dont les échelles varient du 1 :500 au 1 :10'000.

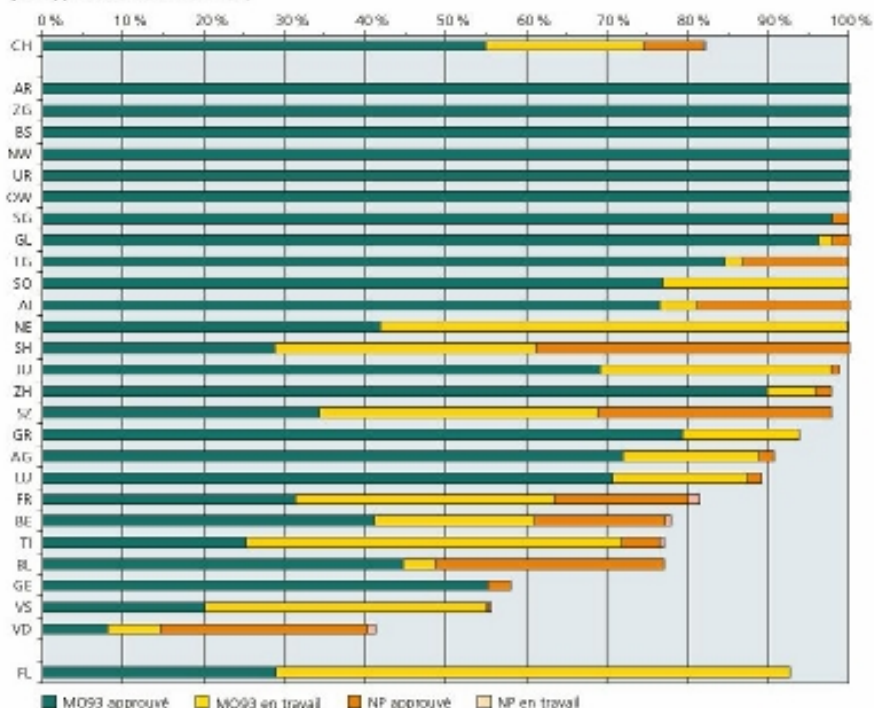
Aujourd'hui, le standard de qualité MO93 n'est que partiellement disponible dans le canton de Vaud. L'amélioration de la qualité des données de la mensuration officielle constituera donc le cœur de la stratégie cantonale pour les années à venir.

En comparaison **intercantonale**, le canton de Vaud connaît un retard significatif dans la réalisation de la mensuration officielle de près d'une vingtaine d'années. L'avancement de la mensuration officielle fait l'objet d'un monitoring précis de la part de la Direction fédérales des mensurations cadastrales. L'état d'avancement des travaux est documenté dans la publication "Cadastre" de swisstopo et il est également disponible sur www.cadastre.ch. Actuellement, la moitié des cantons sont couverts par une mensuration officielle au standard de qualité MO93.

Cette situation est clairement identifiable sur le diagramme suivant.

Graphique: Etat de la MO93 et de la NP par canton (ensemble des couches d'Informations)

En % du total resp. de la superficie totale (= surface – lacs)
(par rapport aux hectares calculés)



Etat de la mensuration officielle dans les standards conformes à l'OMO (MO93 et NP – ensemble des couches d'information)

62 % de la surface à mesurer en Suisse est disponible au standard MO93 (55 %) ou NP (7 %). La part des travaux en cours de réalisation s'élève à 20 %. Dans trois cantons, la part de la surface dans un standard conforme à l'OMO (mensurations reconnues ou en cours de réalisation) est inférieure à 75 %. Cette situation concerne donc un canton de moins que l'an passé.

Figure 5 : Avancement de la MO au niveau suisse

MO93 Mensuration officielle de 1993 - Données numériques conformément aux directives fédérales de 1993 (OMO, OTEMO)

NP Numérisation préalable - Données numérisées à partir du plan original conformément aux directives fédérales de 1993 (OMO, OTEMO) ; la structure correspond à la MO93, la teneur des données le plus souvent aux directives de 1919.

Certains éléments de la mensuration officielle intégrés dans un système d'annonce bien défini font l'objet d'une **mise à jour permanente**. Tel est le cas des limites de biens-fonds, des limites territoriales ou encore des bâtiments. Toutes les modifications qui sont apportées à ces éléments sont enregistrées dans la base de données cadastrales officielle (BDCO). La mise à jour de cette base est réalisée par l'OIT, à partir des dossiers de mutations réalisés par des bureaux privés d'ingénieurs géomètres inscrits au Registre fédéral des géomètres ou des spécialistes en mensuration qualifiés.

Le nombre de dossiers de mutations traités par l'OIT et intégrés en BDCO est en augmentation régulière depuis plusieurs années, notamment en raison de la progression du taux de couverture de la BDCO et d'éléments conjoncturels. Après un pic avec 4'000 dossiers de mutations (avec ou sans plan) traités en 2012, l'année 2013 a connu un léger ralentissement (baisse d'env. 10% par rapport à 2012). La situation devrait se stabiliser dès 2014. Entre 2004 et 2013, le nombre de dossiers traités a augmenté de 30%.

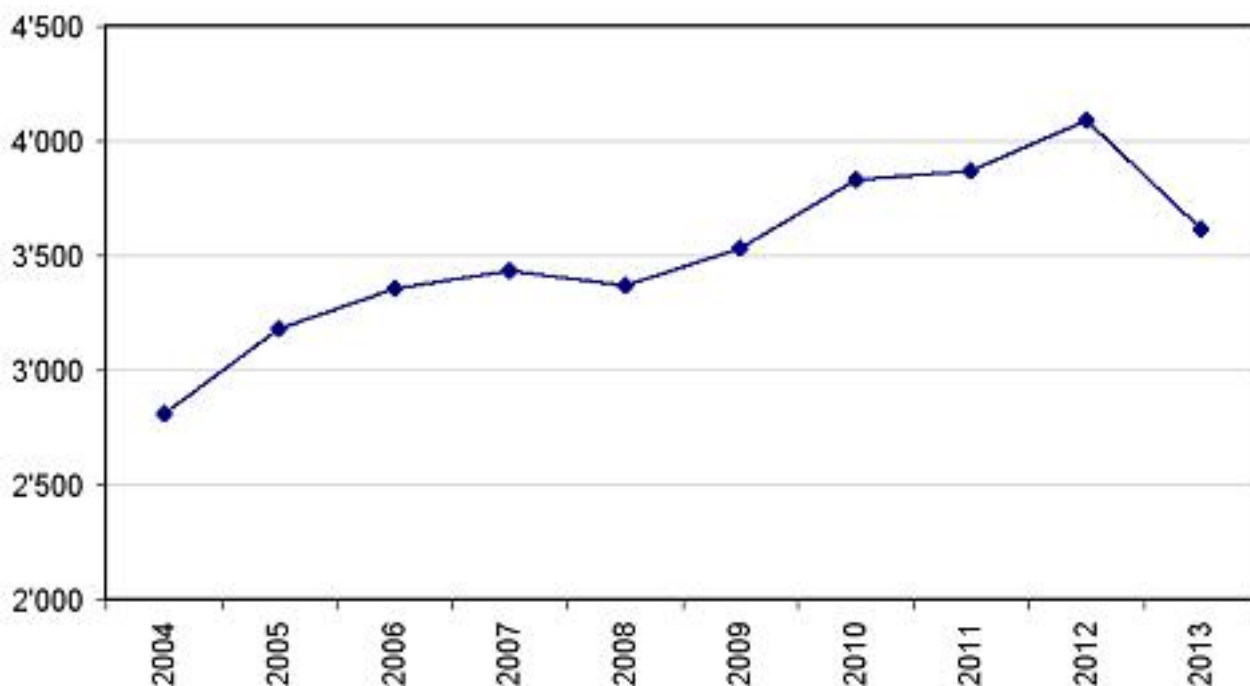


Figure 6 : Evolution du nombre de mutations traitées en BDCO

2.2 Infrastructure cantonale de données géographiques (ICDG)

La mise en vigueur de la nouvelle loi d'application cantonale sur la géoinformation (LGéo-VD) a remplacé l'ancienne dénomination "Système d'information sur le territoire de l'administration cantonale vaudoise" (SIT-ACV) par la nouvelle formule "Infrastructure cantonale de données géographiques" (ci-après ICDG), par analogie au droit fédéral.

L'ICDG constitue le référentiel indispensable au fonctionnement des collectivités publiques cantonales et communales. Les collaborateurs des Services de l'Etat et des communes bénéficient ainsi des informations disponibles pour leurs tâches quotidiennes, économisant par là de précieuses ressources.

La vitrine de l'ICDG consiste en la mise à disposition gratuite et publique du guichet cantonal de géodonnées : www.geoplanet.vd.ch

Par ailleurs, la participation de l'Etat de Vaud comme membre fondateur de l'Association pour le Système d'Information du Territoire Vaudois (ASIT-VD), permet à tous les utilisateurs externes (bureaux techniques, instituts de formation, collectivités publiques) de passer commande de l'ensemble des géodonnées de base disponibles dans l'ICDG grâce au géoportail unique de l'ASIT-VD.

La poursuite de la mise en place de l'ICDG nécessite encore des investissements. Les dépenses concernent pour l'essentiel la poursuite de l'acquisition des géodonnées de base, dans le respect des modèles de données officiels nouvellement publiés, ou en cours de préparation.

Diffusion des géodonnées

Les services de l'administration cantonale délèguent à l'Office de l'information sur le territoire (OIT) le soin de transmettre leurs géodonnées à des tiers internes ou externes à l'administration cantonale. L'OIT fournit ainsi quotidiennement des géodonnées de base pour le compte des différents services de l'administration cantonale.

La croissance du nombre des produits commandés, bien que moins sensible en 2013 en raison d'un tassement de la conjoncture dans la construction, reste une constante. L'OIT a pu jusqu'à présent faire

face à cette croissance à effectif constant, mais les qualifications requises pour la diffusion des géodonnées sont de plus en plus élevées en raison de l'évolution technique.

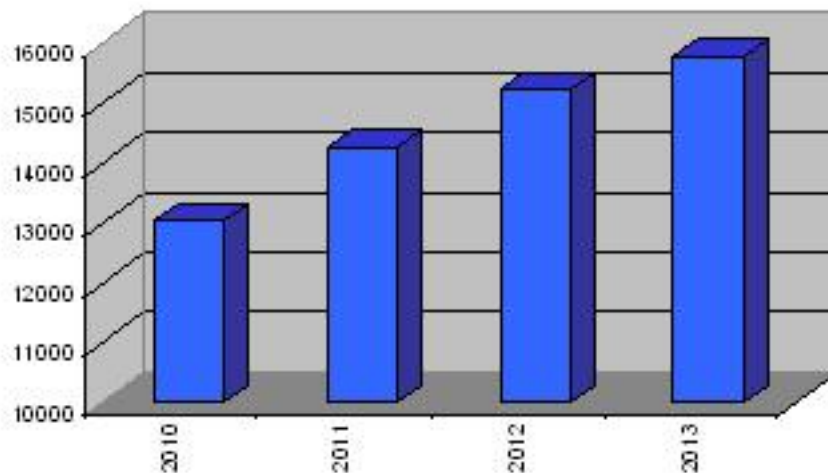


Figure 7 : Evolution du nombre des produits commandés

La consultation des données, que se soit sur le guichet cantonal ou via les nouveaux géoservices, mis à disposition dès 2010, continue de croître, comme le montrent les graphiques ci-dessous.

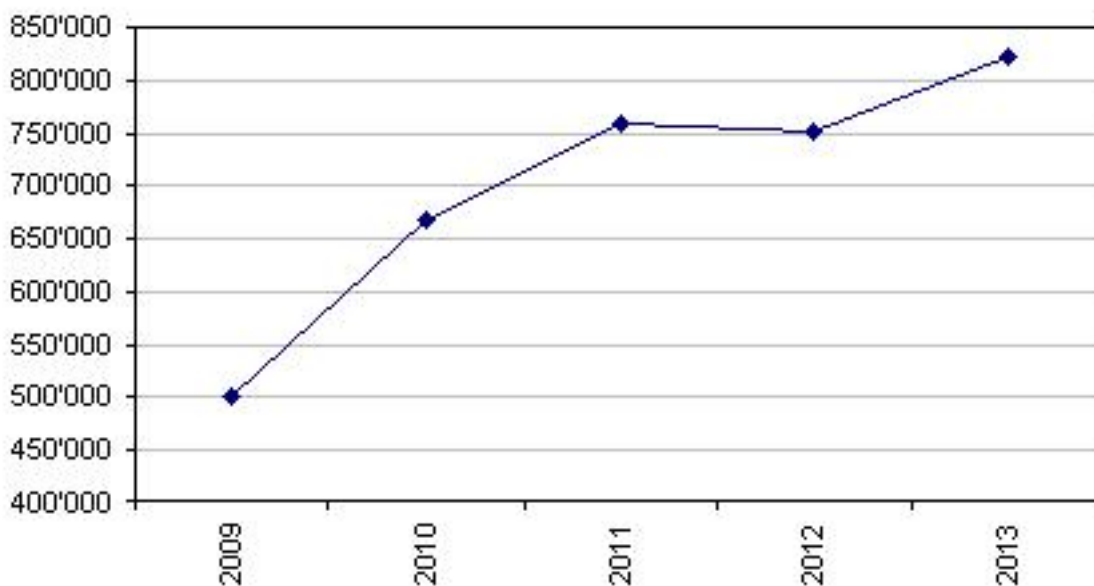


Figure 8 : Evolution du nombre des visites sur le site www.geoplanet.vd.ch

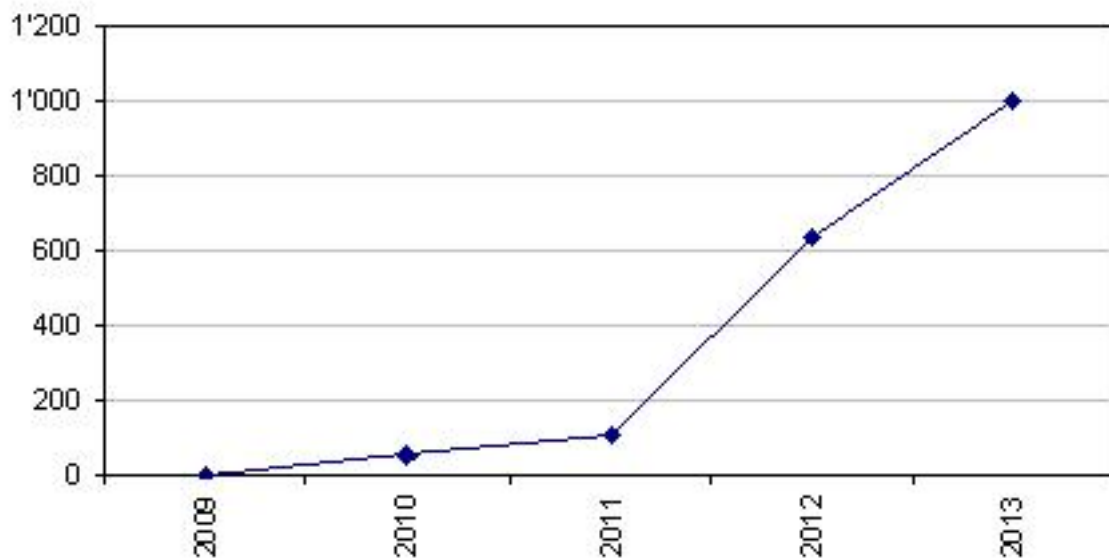


Figure 9 : Evolution du volume des données diffusées par géoservices WMS (en Go)

Parallèlement le nombre des clients de l'OIT augmente régulièrement, près de 1000 en 2013, touchant des domaines professionnels de plus en plus nombreux (bureaux d'ingénieurs et d'architectes, communes et gestionnaires de réseaux). De ce fait, le support utilisateur de l'OIT s'est renforcé par la création de lignes téléphoniques et de boîtes de messageries spécialement dédiées pour les demandes de support. A titre indicatif le nombre de demandes de support a cru de 60% en 2013.

Coordination des projets liés à l'infrastructure cantonale de données géographique

Les activités de coordination de projet se concentrent actuellement principalement sur les domaines suivants :

- La préparation et/ou la validation des modèles minimaux de géodonnées
- La mise à disposition de nouvelles géodonnées (LiDAR 2012, Plan de base, géodonnées des services spécialisés)
- La préparation du basculement des géodonnées dans le nouveau cadre de référence fédéral MN95
- Le renouvellement du guichet cartographique géoplanet
- La mise en service d'un nouveau guichet métier pour la consultation des données de la mensuration officielles et la production des plans par les registres fonciers
- Le remplacement de l'infrastructure de diffusion en vue d'en augmenter les capacités, et d'en étendre les fonctionnalités aux exigences de la loi.

Modèles minimaux

De nouveaux modèles minimaux sont mis en consultation régulièrement par la Confédération. L'OIT assure le support et la coordination des prises de positions auprès de services spécialisés du canton et transmet les réponses au service spécialisé de la Confédération.

Nouveau cadre de référence fédéral MN95

Le projet de changement de **cadre de référence MN03 à MN95** (cf. chapitre 3.5) a véritablement démarré en 2012 avec l'engagement d'une cheffe de projet. L'organisation de projet et une première macro-planification ont pu être élaborées et validées par un comité de pilotage interservices. Le volet communication a été identifié comme central pour ce projet.

Acquisition de nouvelles géodonnées

Afin de remplacer le plan d'ensemble qui n'était plus mis à jour depuis 1991, l'OIT a produit le Plan de base cantonal, sur la base des directives fédérales en la matière. Celui-ci est en diffusion interne depuis 2010, et publique depuis 2011. Ce plan est établi semi automatiquement à partir des données de la mensuration officielle, ou des données provisoires (NPCS) pour les secteurs ne bénéficiant pas des données officielles.

Dans le domaine des géodonnées d'altimétrie, un projet pilote visant à assurer le renouvellement de la couverture en données LiDAR (laser aéroporté) a été réalisé sur deux secteurs du canton. Le premier secteur est centré sur la commune de Lausanne (158 km²) et le second couvre la Riviera vaudoise (196 km²). Cette étude vise à répondre à l'utilisation croissante des données altimétriques LiDAR dans des domaines variés comme l'urbanisme, les dangers naturels, les forêts et l'environnement en général. Le projet s'est poursuivi en 2013, en partenariat avec le canton de Genève, sur l'ensemble du district de Nyon.

Le solde du canton devrait être réalisé avec l'aide de la présente demande de crédit.

Remplacement du guichet cartographique cantonal

L'évolution technologique impressionnante que connaissent le domaine de la géoinformation et les besoins des utilisateurs, a conduit au projet de remplacement du guichet cartographique cantonal Géoplanet. Le nouveau guichet sera probablement en ligne au moment où cette demande sera traitée par le Grand Conseil.

Création d'un guichet métier pour le registre foncier

La possibilité de générer à la demande des extraits à jour pour les données du plan du registre foncier, a conduit l'OIT à proposer la mise en service d'un guichet spécialement dédié aux besoins du registre foncier. A l'état de maquette actuellement, ce guichet sera mis à disposition des registres fonciers puis du public dans une seconde phase d'exploitation.

Remplacement de l'infrastructure de diffusion

La charge toujours croissante de données diffusées et les volumes considérables des géodonnées récentes nécessitent de revoir la conception de l'infrastructure de diffusion de l'OIT, âgée de plus de 10 ans. Le projet de remplacement de l'extracteur actuel est en cours, et doit permettre de faire face aux demandes futures. Ce projet est aussi une occasion idéale pour simplifier les procédures administratives de la diffusion, et renforcer la transparence des émoluments pour les clients.

Registre cantonal des bâtiments

La gestion du registre cantonal des bâtiments se poursuit dans de bonnes conditions. Un responsable de l'exploitation a pu être trouvé et engagé à l'OIT sur un poste devenu vacant en 2012. Après un effort important en vue de l'harmonisation des registres des personnes, l'OIT a pu atteindre, de concert avec l'ACI, les objectifs fixés par la Confédération dans le cadre de la loi sur l'harmonisation des registres (LHR).

Le nombre d'utilisateurs des données de ce registre, ainsi que son importance dans les flux de la cyberadministration cantonale ne cesse de croître.

Par ailleurs un projet de révision de l'ordonnance fédérale sur le registre des bâtiments, va encore étendre ces prochaines années son domaine d'application aux nouvelles procédures relatives à l'application de la Loi Weber sur les résidences secondaires, et probablement aux futures dispositions fédérales en matière d'énergie et de CO₂.

3 STRATÉGIE DE RÉALISATION DE LA MENSURATION OFFICIELLE

Dans le cadre de l'accord annuel de prestation 2013, la Direction fédérale des mensuration cadastrales (D+M) a demandé à l'OIT d'actualiser le *Plan de mise en œuvre de la mensuration officielle 2012-2015 du Canton de Vaud* et de le développer à plus long terme. Ce plan couvre désormais la période 2014-2020 et il est annexé au présent rapport.

Ce nouveau plan s'inscrit dans la stratégie fédérale pour les années 2012 à 2015, tout en tenant compte des intérêts économique ou organisationnel de l'administration cantonale. L'objectif de couverture numérique complète du territoire par des données issues de la mensuration officielle ayant été atteint, il s'agit désormais en première priorité de remplacer les données non reconnues par la Confédération par des premiers relevés et des renouvellements, selon le standard de qualité MO93 et dans le modèle de données MD.01-MO-CH. D'autres travaux doivent être entrepris conformément au plan cantonal actualisé. En résumé, les travaux à entreprendre prioritairement dans le domaine de la mensuration officielle et à financer avec le nouveau crédit d'investissement sont les suivants :

- Démarrer des premiers relevés dans les secteurs en numérisation simplifiée NPCS, certains secteurs en numérisation NPC de plans graphiques, ainsi que dans les zones d'améliorations foncières, poursuivre la saisie du thème "adresses de bâtiment" dans la MO et démarrer la saisie des territoires en mouvement permanent ;
- Démarrer des entreprises de renouvellement dans certains secteurs en numérisation officielle NPC de plans semi-numériques ;
- Poursuivre l'optimisation des processus liés à la mise à jour permanente (dématérialisation des flux, mise à jour permanente des constructions, gestion des bâtiments projetés) ;
- Poursuivre les travaux de première mise à jour périodique ;
- Poursuivre l'harmonisation de l'homogénéisation des données de la mensuration officielle ;
- Procéder au changement de cadre de référence des données de la mensuration officielle ;
- Interfacer les données de la MO avec celles registre foncier et procéder à la dématérialisation du plan RF.

Les informations principales concernant ces thématiques sont données dans les chapitres ci-après, alors que des informations plus détaillées sont données dans le Plan cantonal 2014-2020.

Pour les travaux de mensuration officielle actuellement en cours de réalisation et pour ceux qui seront financés dès 2014 par le nouveau crédit d'investissement, voici la progression planifiée des différents standards de qualité disponibles pour les prochaines années :

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Num. simplifiées NPCS	4.5%	3.0%	2.5%	2.0%	1.5%	1.0%	0.5%	0.0%
Mens. Graphique	38.1%	38.1%	37.6%	37.1%	36.6%	36.1%	35.6%	35.1%
Mens. Semi-numérique	26.6%	26.6%	26.6%	26.6%	26.1%	25.6%	25.1%	24.6%
Mens. Numérique	26.8%	26.8%	26.8%	26.8%	26.8%	26.8%	26.8%	26.8%
Mens. Numérique MO93	4.1%	5.5%	6.5%	7.5%	9.0%	10.5%	12.0%	13.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

A plus long terme, les numérisations préalables au standard de qualité NPC (Graphique et Semi-numérique) devront être à leur tour remplacées par des premiers relevés ou des renouvellements.

Ces numérisations couvrent actuellement près des deux tiers de la superficie du canton. Au rythme actuel des travaux, il faudra compter encore un peu plus d'une trentaine d'année pour atteindre le standard de qualité minimal MO93 imposé par la Confédération sur l'ensemble du territoire cantonal. Graphiquement, cette amélioration peut être exprimée de la manière suivante :

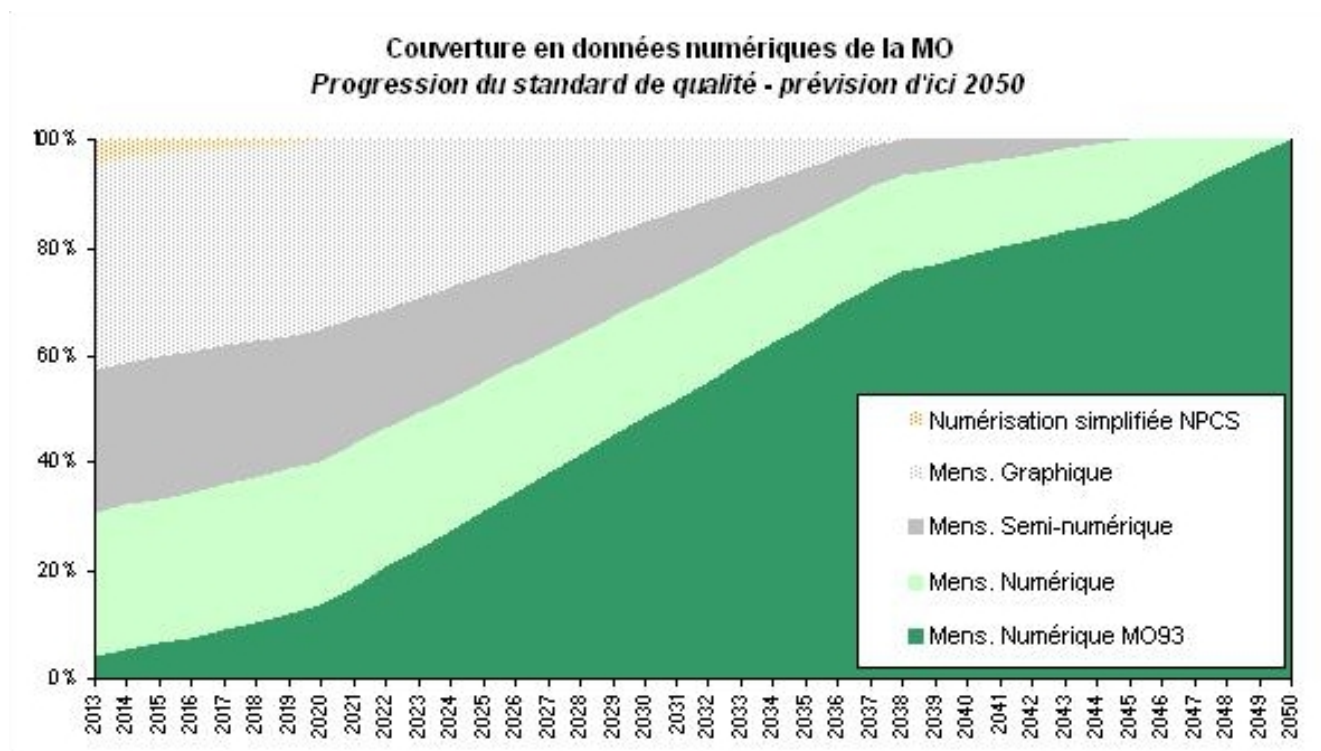


Figure 10 : Evolution du standard de qualité de la MO d'ici 2050

3.1 Premier relevé et renouvellement

Le canton de Vaud dispose dorénavant d'une couverture complète de données cadastrales sous forme numérique. Début 2014, une surface de 4.5% est cependant encore couverte par des données au standard de qualité NPCS, qui n'est pas un produit de la mensuration officielle. Les secteurs concernés sont répartis sur une trentaine de communes et comprennent près de 760 plans cadastraux. Ces secteurs comptent passablement de zones construites ou à bâtir. Ils doivent par conséquent être remplacés en première priorité par des **premiers relevés**, afin de disposer de données cadastrales officielles sur l'ensemble du canton.

Lors de la délimitation de chaque entreprise de premier relevé, il s'agira également d'évaluer l'opportunité de l'extension du périmètre aux secteurs numérisés, voire à la commune entière. A l'instar de ce qui est préconisé par la stratégie fédérale, il apparaît en effet nettement plus rationnel de réaliser les travaux sur de grandes étendues. Les plans numérisés au standard de qualité NPCS ou NPC pourront servir d'esquisse de mensuration et permettront de rationaliser significativement les travaux de préparation des nouvelles entreprises. Par ailleurs, il s'agira également de déclencher des entreprises de premier relevé dans les secteurs où des opérations d'améliorations foncières (remaniements parcellaires) arriveront à terme.

Afin de rationaliser les travaux de **renouvellement**, des méthodes de type relevé simple des points limites existants apparents et avec intégration par transformation et interpolation des plans existants dans le semis de points levés devront être investiguées ces prochaines années. L'OIT va lancer un projet pilote et en discuter les résultats avec la D+M d'ici 2015. Pour les secteurs moins prioritaires se trouvant en niveaux de tolérances NT3 à NT5, des renouvellements traditionnels avec recalcul des points resteront dans tous les cas envisageables.

Les **adresses de bâtiments** sont gérées dans le Registre cantonal des bâtiments (RCB). La topologie des rues, des lieux dénommés ainsi que la position des entrées de bâtiments seront gérées dans la mensuration officielle. Formellement, cette couche doit faire l'objet d'un premier relevé sur l'ensemble du canton. Les expériences réalisées à ce jour montrent que la saisie de ce thème dans la mensuration officielle devrait durer jusque vers 2017 environ.

Les périmètres des **territoires en mouvement permanent** doivent également être définis à l'échelle cantonale. Ces périmètres contribuent à la garantie du droit de propriété, car ils définissent les secteurs pour lesquels la présomption d'exactitude du plan du Registre foncier ne peut s'appliquer. Dans ces secteurs, les signes de démarcations sur le terrain sont présumés exacts. Au terme d'une procédure d'enquête publique, les parcelles concernées sont grevées d'une mention au Registre foncier. Dans le canton de Vaud, il est prévu de réaliser cette démarche parallèlement à celle relative à la révision des plans d'affectation suite à l'identification des zones de dangers naturels. Selon les dernières estimations, il faudra entre 5 et 10 ans pour procéder au premier relevé de cette couche d'information. Une démarche pilote a démarré sur le secteur de "La Frasse".



Figure 11 : Territoire en mouvement permanent – Orthophoto et plan cadastral

3.2 Mise à jour permanente, mutations foncières, constructions et bâtiments projetés

Avec une **base de données centralisées** dans un système de libre choix du géomètre opérateur, tous les dossiers de mutations provoquant une mise à jour de la MO sont transmis à l'OIT pour vérification et mise à jour de la BDCO.

Le flux des dossiers est dorénavant géré via la plateforme CONVERCE. Cette plateforme a été migrée en septembre 2013 et elle offre de nouvelles perspectives. Les **alertes automatiques** devraient permettre d'accélérer la mise à jour définitive des mutations en BDCO dès leur validation juridique par

le Registre foncier. L'attachement de pièces jointes dans le workflow devrait permettre de procéder à la **dématérialisation** des dossiers envoyés à l'OIT et raccourcir les délais de traitement. Avec un flux dématérialisé, la mise à jour des données issues des numérisations simplifiées NPCCS pourra passer d'un cycle annuel à une mise à jour permanente.

Depuis 2011, le suivi de la **mise à jour permanente des constructions** (immatriculations d'office) a redémarré avec l'appui du secteur privé. A travers tout le canton, nombre de bâtiments avaient été construits depuis plusieurs années sans que leurs propriétaires n'aient commandé un dossier de mutation auprès d'un bureau de géomètre pour réaliser la mise à jour du plan cadastral. De nombreux retards ont pu être rattrapés, mais l'analyse des cas annoncés par le Registre foncier a montré qu'il faudrait réaliser, sous la forme d'un projet, un rattrapage général par commune.

Les **bâtiments projetés** doivent également faire l'objet d'une saisie dans la mensuration officielle. Cette gestion permettrait de rendre de précieux services aux nombreux utilisateurs des données de la mensuration officielle, plus particulièrement aux administrations publiques. Les études menées à ce jour ont permis d'identifier les processus à mettre en place, notamment au niveau de la CAMAC (centrale des autorisations en matière d'autorisations de construire), mais elles montrent qu'il faudrait affecter environ 1.5ETP à cette seule gestion. Cette estimation de charge a été confirmée par l'expérience réalisée dans le canton de Fribourg.

Pour poursuivre et renforcer le suivi des immatriculations d'Office, de même que pour répondre à l'obligation légale de la gestion des bâtiments projetés dans la mensuration officielle, deux ressources supplémentaires seront nécessaires à l'OIT durant les années 2014 à 2017 (cf. chapitre 5.2.1).

3.3 Poursuite de la mise à jour périodique

Plus des deux tiers du territoire vaudois est actuellement couvert par des données cadastrales acquises par numérisation préalable (provisoire). Cette opération a permis de récupérer l'assiette géométrique de la propriété foncière dans un souci de préservation du droit. Malheureusement, la plupart des plans numérisés sont plus que centenaires et de nombreux objets représentés sur ces plans n'ont jamais été mis à jour, faute de procédure d'annonce permettant leur mise à jour de manière permanente. Par conséquent, de nombreux éléments de couverture du sol ou d'autres objets ne correspondent plus à la réalité. Le projet SAU a par exemple montré que des forêts s'étaient parfois déplacées de plus d'une centaine de mètres. Il convient donc de procéder à la **mise à jour périodique** des secteurs présentant des défauts, car ceux-ci perturbent souvent de nombreux utilisateurs de géodonnées.

Après une analyse de la situation au terme du projet SAU, il est apparu que la première priorité consistait à lancer des entreprises de mise à jour périodique dans les régions du Jura et des Préalpes entre 2012 et 2015. Ces régions sont généralement couvertes par des numérisations d'anciennes mensurations de qualité satisfaisante à moyen terme et elles ne seront pas remplacées par des premiers relevés avant plusieurs années. Les zones urbaines ne sont pas traitées, car les orthophotos numériques actuellement disponibles sur le marché ne permettent pas d'atteindre la précision exigée par le droit fédéral.

Courant 2015, il s'agira d'évaluer l'opportunité de poursuivre la mise à jour périodique en région de plaine, notamment eu égard des nouveaux produits qui seront mis à disposition par swisstopo, notamment une orthophoto avec une résolution et une précision supérieures à 50cm ou encore le modèle topographique du paysage (MTP).

3.4 Harmonisation et homogénéisation des données de la mensuration officielle

La création et l'exploitation d'une infrastructure de données géographiques nécessitent que les géodonnées soient disponibles sur l'ensemble du territoire selon un standard uniformisé. Cela signifie que les données de la mensuration officielle doivent être adaptées afin d'être conformes au nouveau modèle de données de la Confédération MD.01-MO, dans le respect des exigences légales (OMO et OTEMO). Le respect de ce nouveau modèle de données de la Confédération est également impératif pour tous les travaux adjugés depuis 2004 dans la mesure où il conditionne l'octroi des indemnités par la Confédération.

Durant de nombreuses années, le canton de Vaud a mis en œuvre des solutions particulières qui s'écartaient de la norme de la Confédération. Une réelle volonté de standardisation n'a été appliquée qu'avec la mise en application du modèle de données MD.01-MO de la Confédération. L'adoption du modèle standard et l'abandon des spécificités cantonales ont notamment pour objectif la mise en œuvre d'applications standard pour la gestion des données de la mensuration officielle. A l'heure actuelle, seulement 3% du canton est couvert par des données numériques respectant le standard MO93. Toutes les mensurations qui ne respectent pas ce standard devront faire l'objet de compléments avant d'être converties dans le modèle de données MD.01-MO-VD.

Cette opération devra se faire sur de grands territoires couvrant plusieurs communes et selon une technique qui reste encore à déterminer. Sur le plan national, la situation du canton de Vaud n'est pas exceptionnelle. Elle s'explique par le fait que certains cantons ont longtemps conservé des spécificités et ne se sont pas immédiatement conformés au standard MO93.

3.5 Adaptations des données de la mensuration officielle au cadre de référence MN95

L'ensemble des géodonnées liées à la mensuration officielle, l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement, etc. sont actuellement disponibles dans le cadre de référence **MN03**. Ce cadre a été défini par l'office fédéral de topographie (Swisstopo) en 1903, sur la base de méthodes géodésiques utilisées à la fin du XIX^{ème} siècle. Le cadre MN03 comporte des déformations sensibles, dues aux méthodes de mesures de l'époque, si bien que la précision de géodonnées collectées dans ce cadre peine à répondre aux exigences minimales légales actuelles ou aux besoins d'un nombre croissant d'utilisateurs. Sur le plan national, ces déformations peuvent atteindre jusqu'à 3 mètres, raison pour laquelle Swisstopo a arrêté un nouveau cadre de référence en 1995, le cadre **MN95**. Celui-ci se base sur des méthodes de mesures par GPS nettement plus précises que celles employées au XIX^{ème} siècle et sa mise en œuvre présente nombreux avantages. Pour cette raison, la nouvelle loi fédérale sur la géoinformation entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2008 impose l'application du cadre de référence MN95 à toutes les géodonnées de référence d'ici au **31 décembre 2016**, ainsi qu'à toutes les autres géodonnées de base d'ici au 31 décembre 2020.

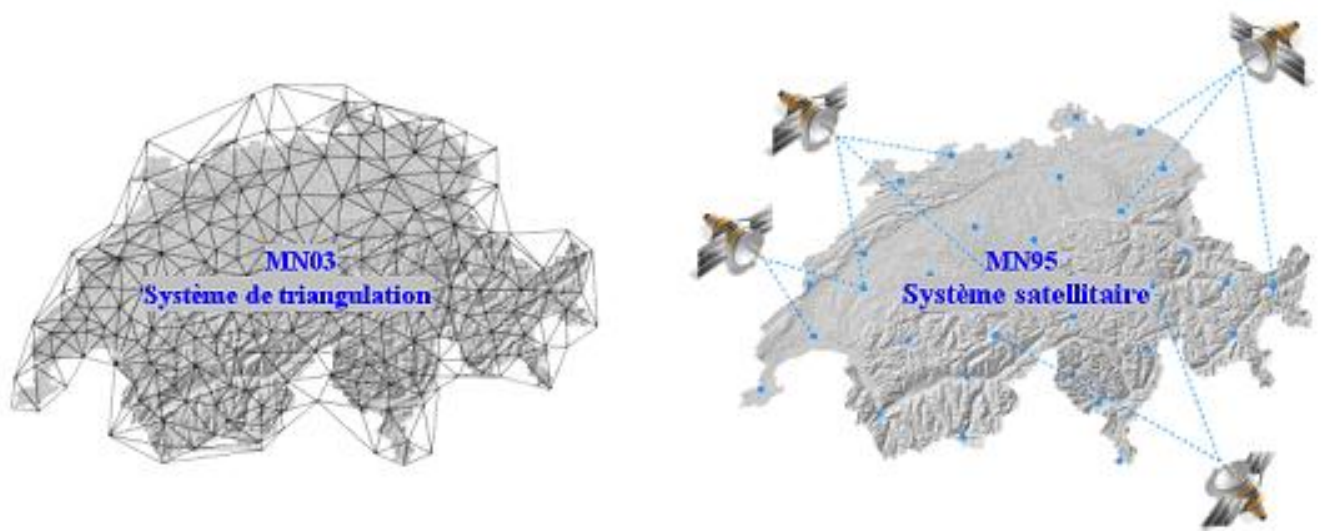


Figure 12 : Méthodes de mesures par triangulation et satellitaire

Aujourd'hui, plusieurs cantons ont implémenté ce nouveau cadre. En Suisse romande, il s'agit notamment des cantons de Genève et du Valais. D'autres cantons sont en passe de réaliser la transformation de leur géodonnées, notamment Fribourg, Neuchâtel et Berne. Swisstopo a par ailleurs optimisé ses processus d'acquisition et de production des géodonnées (orthophotos, cartes nationales, etc.) dans le cadre MN95. La transformation de ces géodonnées dans le cadre MN03 utilisés dans le canton de Vaud provoque une perte de leur qualité et retarde leur livraison. Par ailleurs, dans le cadre de projets intercantonaux ou internationaux, l'échange de géodonnées implique dorénavant des opérations de transformation supplémentaires pour l'OIT, voire les autres services gestionnaires de l'ACV. Il est donc important que le canton de Vaud transforme ses géodonnées dans le nouveau cadre MN95, afin de favoriser l'intégration et l'échange des géodonnées disponibles de manière cohérente et efficace sur le long terme, tout en évitant des charges supplémentaires pérennes et significatives pour les services de l'ACV, plus particulièrement pour l'OIT.

En application de la législation fédérale, les données de la mensuration officielle sont des géodonnées de référence qui doivent être transformées dans le cadre MN95 avant le 31 décembre 2016.

3.6 Interfaçage des données BDCO-BDRF, dématérialisation du plan cadastral

En tant que géodonnées de référence, les données de la mensuration officielle sont notamment utilisées pour la tenue du Registre foncier, afin de garantir l'état des droits sur les immeubles. Les données de la MO sont utilisées d'une part pour établir le plan cadastral délimitant l'assiette géométrique de la propriété foncière et, d'autre part, pour décrire lesdits immeubles (surfaces des parcelles, bâtiments, etc.).

En marge des développements informatiques récents, la D+M a élaboré les lignes directrices de l'interfaçage d'une partie des données de la mensuration officielle avec celle du Registre foncier. Dans un contexte de cyberadministration, il s'agit dorénavant d'implémenter la solution fédérale dans l'infrastructure cantonale, ce qui permettra notamment de transférer automatiquement les données de l'état descriptif des immeubles de la BDCO à la BDRF.

Par ailleurs, les besoins en information sous forme numérique se multiplient et il convient dorénavant de pouvoir produire le plan du Registre foncier à partir des données contenues dans la BDCO, à la demande et sous forme informatique, notamment afin de rationaliser la manutention des plans dans les bureaux de Registre foncier.

4 STRATÉGIE DE RÉALISATION DE L'INFRASTRUCTURE CANTONALE EN DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

La stratégie proposée dans cet objet reprend et poursuit celle énoncée lors de la précédente demande de crédit (Objet 600'462), et se focalise sur:

- La mise en œuvre par l'OIT de la nouvelle loi d'application cantonale sur la géoinformation (LGéo-VD) ;
- La poursuite de l'acquisition des géodonnées de base des autres services gestionnaires ;
- La poursuite des travaux préparatoires pour la mise en œuvre du Cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (Cadastre RDPPF).

4.1 Mise en œuvre de la loi d'application cantonale sur la géoinformation

Il s'agit ici de la suite des travaux entrepris lors du précédent EMPD. Un focus est toutefois mis dans cette demande sur les projets liés à la mise à disposition des géodonnées de base cantonales, et les travaux préparatoires pour le futur cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière.

Contribution à la mise en œuvre de l'INDG

Poursuite de la participation aux projets de mise en œuvre de l'infrastructure nationale de données géographiques (INDG) pilotés par la coordination intercantonale de la géoinformation (CIGEO). Ces projets portent sur la modélisation, la mise à disposition des géoservices harmonisés des cantons via un serveur d'agrégation.

L'organe politique de pilotage de cette organisation est la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (www.dtap.ch)

Géodonnées de références

Orthophotos

Les orthophotos swissimage sont depuis quelques années actualisées sur un rythme de 3 ans par l'Office fédéral de topographie (swisstopo) qui en est le gestionnaire.

Le coût de mise à disposition annuel a été porté sur le budget de fonctionnement de l'OIT. Une extension de licence permet depuis fin 2013 l'exploitation d'un géoservice WMTS pour le nouveau guichet cantonal, assurant de meilleures performances d'affichage pour les utilisateurs.

Ainsi l'investissement prévu lors de la précédente demande de crédit pour la mise à jour de la couverture en orthophotos par l'OIT n'a pas été sollicité.

Données altimétriques LIDAR

Dès 2012, deux projets pilotes ont été réalisés sur deux secteurs du canton. Le premier secteur est centré sur la commune de Lausanne (158 km²). Le second couvre la Riviera vaudoise (196 km²). En 2013, un nouveau mandat a démarré en collaboration avec le canton de Genève, afin de couvrir le district de Nyon (307 km²). Ces projets ont pu être financés grâce au précédent EMPD (rubrique autres projets du SIT-ACV).



Figure 13 : Zones couvertes par un vol LIDAR à fin 2013

Ces projets ont permis de déterminer avec précision les besoins et les coûts relatifs la mise à jour de cette géodonnée de base importante. A l'instar de l'expérience des autres cantons qui ont réalisés de pareils vols, la pratique montre ces données permettent aux collectivités territoriales cantonale et communales d'assurer leurs missions légales avec efficacité. Par conséquent, l'OIT souhaite poursuivre cette mise à jour dans le but d'obtenir une couverture cantonale complète en nouvelles données altimétriques à l'horizon 2016. De nombreux produits dérivés pourront être obtenus grâce à ces géodonnées, en particulier dans la planification paysagère, urbaine et la conservation du patrimoine.

Qualité des données

Les études liées au schéma directeur du système d'information des géodonnées ont montré l'importance de la qualité des géodonnées en matière d'optimisation des ressources internes aux services gestionnaires. En effet les charges supplémentaires requises dans les services spécialisés, ou à l'OIT lors de la diffusion des géodonnées, en relation avec des données de qualité insuffisante sont considérables. Dans une période d'augmentation des charges liées à la gestion d'un nombre de plus en plus important de géodonnées de base, la qualité des données est un facteur d'ajustement impératif.

Archivage

La Confédération a publié en septembre 2013 un rapport permettant de dessiner la stratégie générale d'archivage des géodonnées. L'OIT est en charge d'établir le concept cantonal en la matière, en collaboration avec les Archives cantonales et la Direction des systèmes d'information (DSI). Toutefois, il faudra attendre le démarrage du projet d'archivage électronique, conduit actuellement par les Archives cantonale et la DSI pour connaître le périmètre exact de la stratégie.

Coordination du changement de cadre de référence MN95

L'OIT assure la coordination du projet de changement de cadre de référence.

Le financement d'une ressource supplémentaire a déjà été obtenu lors de la précédente demande de crédit (Objet No 133), sous forme d'un CDD.

Registre cantonal des bâtiments

Les évolutions mentionnées au chapitre 2 dans le domaine du registre cantonal des bâtiments seront financées dans le cadre du budget ordinaire de fonctionnement.

4.2 Poursuite de l'acquisition initiale des géodonnées de base pour les autres services

Modèles minimaux de données

La modélisation des données est l'étape première de toute saisie de géodonnée. La définition des modèles minimaux est une opération complexe, impliquant de nombreux acteurs (Confédération, autres cantons, services spécialisés et parfois les communes). L'OIT assurera la coordination et la publication des modèles minimaux au niveau cantonal.

Mandats d'acquisition des géodonnées de base

De nombreuses géodonnées de base ne sont pas encore disponibles sous forme numérique, c'est notamment le cas des alignements de constructions le long des routes cantonales et communales. Les travaux consistent soit à numériser les plans existants, soit à réaliser les études nécessaires à l'établissement des données.

Les services spécialisés en charge des géodonnées de base ont donc évalué les besoins d'investissements pour la période à venir, en priorisant les données nécessaires au cadastre des restrictions de droit public, ou en fonction des besoins du service.

La liste des géodonnées de base couverte par la présente demande de crédit est donnée en annexe.

4.3 Cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (Cadastre RDPPF)

Poursuite des travaux préparatoires pour la mise en oeuvre du cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (RDPPF). La coordination y relative nécessitera une ressource supplémentaire pour l'OIT sous la forme d'un contrat de durée dérapporteur de minorité (CDD) dès 2016 (délais repoussé en raison des travaux en cours au niveau national).

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

DEUXIEME PARTIE : EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET ACCORDANT au CONSEIL D'ETAT UN CREDIT D'INVESTISSEMENT DE CHF 33.5 MILLIONS POUR FINANCER LA POURSUITE DES TRAVAUX DE MENSURATION OFFICIELLE ET DU DEVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE CANTONALE EN DONNEES GEOGRAPHIQUES (MISE EN œuvre DES LOIS FÉDÉRALE ET CANTONALE SUR LA GÉOINFORMATION)

5 OBJECTIFS DU CRÉDIT, DÉTERMINATION DES COÛTS Y RELATIF

5.1 But du présent décret

Le crédit demandé vise les objectifs suivants :

- Poursuivre les travaux de mensuration officielle, afin de couvrir tout le territoire par des données de la mensuration officielle d'ici 2020, conformément au plan cantonal de réalisation de la mensuration officielle du Canton de Vaud et aux orientations présentées dans le chapitre 3 du présent rapport ;
- Poursuivre le développement de l'infrastructure cantonale en données géographiques, conformément aux orientations présentées dans le chapitre 4 du présent rapport.

Ce crédit permettra de disposer du financement nécessaire aux travaux qui seront lancés ces cinq prochaines années.

5.2 Détermination du nouveau crédit

5.2.1 Réalisation de la mensuration officielle

Premier relevé et renouvellement (Chapitre 3.1)

Le volume de travaux de premier relevé adjudgés ces dernières années a représenté en moyenne 4.5 millions de nouveaux engagements annuels pour une durée de réalisation de trois à quatre ans. La superficie moyenne couverte annuellement est de l'ordre de 1'500 à 2'000 hectares, ce qui représente environ 0.5-0.7% du territoire cantonal. Les coûts à l'hectare varient fortement en fonction des zones mesurées (zones montagne, rurale et urbaine). Ils se situent entre 500.-/ha et 25'000.-/ha. Ces coûts ne peuvent être que grossièrement estimés malgré une préparation minutieuse, car les coûts effectifs dépendront des adjudications réalisées lors des procédures marchés publics, dans un contexte conjoncturel en constante évolution, ainsi que des opérations réellement effectuées sur le terrain (révision avec rétablissement des points-limites manquants par exemple) et qui ne sont connues qu'en cours des travaux.

Le coût total de la poursuite des travaux d'acquisition des données de la mensuration officielle est intrinsèquement lié à la capacité de lancement et de suivi de nouvelles entreprise par l'Office, de même que par la capacité de réalisation par le secteur privé. Arrivé au terme du projet PRP et cumulé aux simplifications indiquées précédemment dans ce rapport, un nouveau rythme de croisière se met en place et les nouveaux engagements annuels bruts pourront se monter à environ CHF 6'000'000.-.

Ces travaux feront l'objet d'une indemnisation de la part de Confédération au sens de l'ordonnance fédérale sur le financement de la mensuration officielle – OFMO. Les travaux de premier relevé bénéficient également de recettes de tiers, notamment de la part des propriétaires privés. Les coûts annuels moyens à charge du Canton de Vaud peuvent être estimés à env. CHF 4'300'000.-. La charge nette pour l'Etat qui est prévue pour la période 2014-2018 est de CHF 21'400'000.-

Mise à jour permanente, mutations foncières, constructions et bâtiments projetés (Chapitre 3.2)

La poursuite du suivi de la mise à jour permanente des constructions (immatriculations d'office), de même que la gestion des bâtiments projetés en BDCO nécessitent des ressources humaines. A l'heure actuelle, le suivi de la mise à jour permanente des bâtiments est assuré par un mandataire externe et

son financement est garanti par le budget de fonctionnement (31852). Pour ce qui concerne l'intégration et la mise à jour des bâtiments projetés dans la mensuration officielle, l'OIT ne réalise pas cette mission légale pour le moment, faute de ressource et de financement disponible.

Pour réaliser les deux missions légales, deux ressources supplémentaires seront nécessaires à l'OIT durant les années 2014 à 2017. Ces ressources peuvent être estimées à environ 120 mois/hommes et représentent un montant de CHF 1'150'000.- (2 x 5 x 115'000.-). Ces deux ressources seront engagées en recourant à des contrats de durée déterminée (CDD) sur cinq ans.

Poursuite de la mise à jour périodique (Chapitre 3.3)

Les entreprises Jura Sud et Préalpes Est ont été lancées en 2013. Elles sont financées par le crédit d'investissement disponible. Les entreprises Jura Nord et Préalpes Ouest doivent être lancées entre 2014 et 2015 et sont à financer par ce nouveau crédit d'investissement.

Courant 2015, il s'agira d'évaluer l'opportunité de poursuivre la mise à jour périodique en région de plaine, notamment eu égard des nouveaux produits disponibles sur le marché et des autres travaux prioritaires de mensuration officielle. Pour ne pas freiner la réalisation de cette mise à jour qui a finalement démarré bien plus rapidement que prévue dans le précédent EMPD, il s'agit de continuer de lui affecter les ressources nécessaires au-delà de 2015. Pour ces travaux, les coûts annuels bruts à charge du Canton de Vaud peuvent être estimés à environ CHF 500'000.-. La Confédération soutient financièrement ces travaux par des indemnités versées à la surface, ce qui représente un montant annuel estimé à CHF 250'000.-.

Harmonisation et homogénéisation des données de la MO (Chapitre 3.4)

Le coût total d'adaptation des données existantes au nouveau modèle de données MD.01-MO ne peut pas encore faire l'objet d'une estimation détaillée. Ce coût dépendra notamment des possibilités d'automatisation de certaines opérations de transformation des données existantes.

Certains travaux de transformation des données existantes seront exécutés sur les installations informatiques de l'administration par du personnel qualifié des bureaux d'ingénieurs géomètres. Ils seront réalisés sous la supervision de l'OIT. D'autres travaux seront confiés directement à des bureaux privés.

Pour ces cinq prochaines années, les dépenses pour l'adaptation des données de la mensuration officielle au modèle de données MD.01-MO sont estimées à CHF 1'000'000.- brut. La Confédération soutient financièrement ces travaux et sa participation peut être estimée à CHF 500'000.-

Adaptation des données de la mensuration officielle au cadre de référence MN95 (Chapitre 3.5)

Les travaux réalisés à ce jour ont permis de préparer la transformation des données. D'autres opérations liées à la modification du référentiel de la mensuration officielle devront être réalisées ultérieurement. Au stade actuel de réalisation des travaux, un montant estimatif de CHF 500'000.- paraît nécessaire pour financer l'adaptation des données suite à la transformation.

Des indemnités fédérales forfaitaires sont prévues pour le changement de cadre de référence. Seules les dépenses concernant l'adaptation des données de la MO donnent droit à une contribution fédérale. Tout canton a droit au montant forfaitaire prévu à condition qu'il ait défini le cadre de référence MN95 sur l'ensemble de son territoire comme référence planimétrique.

Pour le canton de Vaud, le montant de l'indemnité fédérale forfaitaire a été fixé à CHF 696'700.-. De ce montant, CHF 400'000.- ont été demandés pour la période 2012-2015 et seront portés au crédit de l'EMPD 600'462. Le solde de CHF 296'700.- sera demandé pour la période 2016-2019 et sera porté au crédit de ce nouvel EMPD.

5.2.2 Réalisation de l'infrastructure cantonale en données géographiques

Mise en œuvre de la loi cantonale sur la géoinformation (Chapitre 4.1)

Contribution à la mise en œuvre de l'INDG

Poursuite de la participation aux projets de mise en œuvre de l'infrastructure nationale de données géographiques (INDG) pilotés par la coordination intercantonale de la géoinformation (CIGEO), selon la décision de la DTAP du 17 septembre 2009. Le montant des investissements pour le canton de Vaud peut être estimé à près de CHF200'000.-, soit CHF 40'000.- / an selon le budget actuel.

Géodonnées de références

Poursuite de la couverture cantonale complète en nouvelles données altimétriques LiDAR et produits dérivés. Le montant des investissements pour poursuivre cet objectif peut être estimé à CHF 1'200'000.-. Ce montant comprend une estimation basée sur un prix au km² de CHF 400.- pour 2'000 km², soit CHF 800'000.- plus un montant de CHF 400'000.- pour l'élaboration de données complémentaires.

Autres géodonnées

Un montant est demandé pour l'acquisition de géodonnées non encore inscrites à l'inventaire. Il arrive en effet fréquemment que la Confédération ou un service du canton mette sur pied un projet d'acquisition de géodonnées en relation avec le territoire, mais qui ne figurent pas encore à l'inventaire des géodonnées de base, ou dont le besoin n'a pas pu être identifié au moment de la demande de crédit. Lors de la précédente demande de crédit, une demande similaire a été acceptée, ce qui a notamment permis l'acquisition des données bathymétriques du lac Léman en collaboration avec la DGE, l'Université de Genève et l'institut Forel, ou la participation au projet GEOMOL lancé par swisstopo pour la cartographie du toit de la molasse sur le plateau.

Le montant des investissements nécessaires peut être grossièrement estimé à CHF 400'000.-

Saisie des géodonnées de base pour les autres services (Chapitre 4.2)

Modélisation et mandats d'acquisition des géodonnées de base

Sur la base des inventaires réalisés par les services spécialisés en charge de la gestion des géodonnées de base, un montant total de CHF 6'000'000.- est requis pour la modélisation et la poursuite de la saisie des géodonnées de base. La liste complète est donnée en annexe. Les montants se répartissent par domaines de la manière suivante :

- Alignement des routes cantonales et communales (1^{ère} tranche) : CHF 2'000'000.-
- Environnement(eau, carrières, bruit, territoires en mouvement permanent) : CHF 1'000'000.-
- Environnement(faune et nature) : CHF 800'000.-
- Agriculture : CHF 550'000.-
- Cadastre des énergies renouvelables : CHF 450'000.-
- Cadastre géologique : CHF 450'000.-
- Aménagement du territoire : CHF 400'000.-
- Autres domaines divers : CHF 350'000.-

Par ailleurs 2 CDD à 50% sur 4 ans sont nécessaires pour préparer et suivre ces différents projets d'acquisition. Le montant des investissements liées aux CDD peut être estimé à CHF 600'000.- (2 x 0.5 x 4 x 150'000.-).

Cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (Cadastre RDPPF) (Chapitre 4.3)

La Confédération demande à ce que les cantons commencent les travaux de mise en œuvre du CRDPPF sur la base des recommandations tirées de la mise en œuvre du cadastre dans les cantons

pilotes.

A ce jour il est encore difficile d'évaluer les conséquences financière d'un tel cadastre. Afin de conduire le projet dès 2016, une fois la mise en oeuvre du changement de cadre de référence terminé, il est nécessaire d'engager un chef de projet en CDD sur 4ans, ce qui représente un montant de CHF 600'000.- (4 x 150'000.-).

5.2.3 Informatique

Pas de dépense informatique supplémentaire liée à cet EMPD.

5.2.4 Récapitulatif général

Pour les objets de la **mensuration officielle**, les engagements nets à la charge du canton peuvent être estimés et échelonnés de la manière suivante :

REALISATION DE LA MO	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Premier relevé et renouvellement (Ch. 3.1 et Ch. 5.2.1)						
Montants nouveaux engagements (dépenses brutes)	5'400	6'000	6'200	6'200	6'200	30'000
Indemnisation de la Confédération (env. 20-25%)	-1'340	-1'460	-1'500	-1'500	-1'500	-7'300
Recettes de tiers (env. 5%)	-260	-260	-260	-260	-260	-1'300
Montants nets à charge du canton	3'800	4'280	4'440	4'440	4'440	21'400
Mise à jour permanente, mutations foncières, constructions et bâtiments projetés (Ch. 3.2 et Ch. 5.2.1)						
Montants nouveaux engagements (dépenses brutes)	230	230	230	230	230	1'150
Montants nets à charge du canton	230	230	230	230	230	1'150
Poursuite de la mise à jour périodique (Ch. 3.3 et Ch. 5.2.1)						
Montants nouveaux engagements (dépenses brutes)	500	500	500	500	500	2'500
Indemnisation de la Confédération (env. 50%)	-250	-250	-250	-250	-250	-1'250
Montants nets à charge du canton	250	250	250	250	250	1'250
Harmonisation et homogénéisation des données de la MO (Ch. 3.4 et Ch. 5.2.1)						
Montants nouveaux engagements (dépenses brutes)	200	200	200	200	200	1'000
Indemnisation de la Confédération (env. 50%)	-100	-100	-100	-100	-100	-500
Montants nets à charge du canton	100	100	100	100	100	500
Adaptation des données de la mensuration officielle au cadre de référence MN95 (Ch. 3.5 et Ch. 5.2.1)						
Montants nouveaux engagements (dépenses brutes)	100	100	100	100	100	500
Indemnisation de la Confédération	-60	-60	-60	-60	-60	-300
Montants nets à charge du canton	40	40	40	40	40	200
Investissements informatiques liés à la réalisation de la mensuration officielle (Ch. 5.2.3)						
Montants nets à charge du canton	0	0	0	0	0	0
TOTAL NET MO	4'420	4'900	5'060	5'060	5'060	24'500

En milliers de francs

Pour la **réalisation de l'infrastructure cantonale en données géographiques**, le montant des engagements nets à la charge du canton peut être estimé et échelonné de la manière suivante :

DEVELOPPEMENT DE L'ICDG	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Mise en œuvre de la loi sur la <u>géoinformation</u> (Ch. 4.1 et Ch. 5.2.2)						
Montants nouveaux engagements	400	400	400	300	300	1'800
Saisie des <u>géodonnées</u> de base (Ch. 4.2 et Ch. 5.2.2)						
Montants nouveaux engagements	1'150	1'650	1'650	1'150	1'000	6'600
Cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière - Cadastre RDPPF (Ch. 4.3 et Ch. 5.2.2)						
Montants nouveaux engagements		150	150	150	150	600
Investissements informatiques liés au développement de l'ICDG (Ch. 5.2.3)						
Montants nets à charge du canton	0	0	0	0	0	0
TOTAL NET ICDG	1'550	2'200	2'200	1'600	1'450	9'000

En milliers de francs

Le montant total des engagements nets à la charge du canton pour la poursuite des travaux de mensuration officielle et le développement de l'ICDG peut être estimé et échelonné de la manière suivante :

RECAPITULATIF MO + ICDG	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Montants totaux des engagements nets à charge de l'Etat						
Réalisation de la MO	4'420	4'900	5'060	5'060	5'060	24'500
Développement de l' <u>ICDG</u>	1'550	2'200	2'200	1'600	1'450	9'000
TOTAL	5'970	7'100	7'260	6'660	6'510	33'500

En milliers de francs

6 MODE DE CONDUITE DU PROJET

La conduite et le suivi des projets de mensuration officielle et de l'infrastructure cantonale en données géographiques seront assurés par les responsables des deux sections de l'Office de l'information sur le territoire concernées.

Afin de répondre à une recommandation du contrôle cantonal des finances, l'OIT a développé un outil de suivi des engagements et des dépenses y relatives, afin d'obtenir en temps réel une situation sur les engagements contractés, le solde d'engagement disponible, de même que les dépenses liées à ces engagements.

Les indemnités financières de la Confédération pour les objets de la mensuration officielle sont fixées par convention-programme. La convention-programme actuellement en vigueur couvre les années 2012 à 2015. La prochaine couvrira la période 2016-2019.

Des informations détaillées concernant les travaux de mensuration officielle donnant droit au versement d'indemnités fédérales sont données dans la circulaire 2013/03 de la Direction fédérale des mensurations cadastrales (D+M) du 20 août 2013. Les travaux de mensuration les plus importants passent généralement par les étapes suivantes :

- Les premiers relevés et renouvellements sont ordonnés et adjugés par le DIRH à des

bureaux d'ingénieurs géomètres privés selon les procédures relatives aux marchés publics.

- Le taux de l'indemnité fédérale est fixé avec la Direction fédérale des mensurations cadastrales (D+M) en application de l'OFMO. Ce taux varie en fonction de la nature des travaux et de la zone prise en considération.
- Les nouvelles entreprises de premier relevé sont subventionnées à un taux compris entre 15 et 45 %, les renouvellements à un taux compris entre 15 et 25%. Les frais relatifs à l'abornement ne sont subventionnés que dans les zones de montagne à 25% et à condition que le canton prenne à sa charge une partie appropriée des frais.
- A la fin des travaux, les documents de premier relevé, voire de renouvellement, sont soumis à une enquête publique de trente jours. Après avoir répondu aux éventuelles observations d'enquête, l'OIT sollicite la D+M en vue de la reconnaissance fédérale du travail effectué. Cette reconnaissance permet d'arrêter définitivement le montant total de l'indemnité fédérale de chaque objet.
- Pour les premiers relevés, la participation des communes et des propriétaires privés aux frais de mensuration et de matérialisation est ensuite calculée conformément à l'art. 44 LGéo-VD. Après déduction des indemnités fédérales et de la participation des communes et des propriétaires privés, le canton supporte les frais de mensuration et de matérialisation restants.
- Les frais relatifs au renouvellement ou à la mise à jour périodique sont, après déduction des indemnités de la Confédération, entièrement à la charge du canton (art. 46 LGéo-VD)
- En garantie du recouvrement des frais exigés des propriétaires fonciers, l'Etat jouit d'une charge foncière de droit public d'une durée de deux ans, primant toutes les autres charges dont les immeubles pourraient être grevés (art. 49 LGéo-VD).

7 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

7.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Les **montants prévisionnels des TCA** relatives à ce crédit, anciennement référencé sous le no 600'648 et nouvellement sous le DDI no 300'183 "Poursuite des travaux de mensuration officielle", peuvent être estimés et répartis de la manière suivante :

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
a) MO et ICDG : dépenses brutes	1'100	2'400	3'400	4'200	4'900	6'500	6'500	6'500	5'200	3'250	200	44'150
a) MO et ICDG : recettes de tiers	-100	-300	-800	-1'200	-1'400	-1'500	-1'500	-1'500	-1'250	-900	-200	10'650
a) MO et ICDG : dépenses nettes à charge de l'Etat	1'000	2'100	2'600	3'000	3'500	5'000	5'000	5'000	3'950	2'350	0	33'500
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	1'100	2'400	3'400	4'200	4'900	6'500	6'500	6'500	5'200	3'250	200	44'150
c) Investissement total : recettes de tiers	-100	-300	-800	-1'200	-1'400	-1'500	-1'500	-1'500	-1'250	-900	-200	10'650
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1'000	2'100	2'600	3'000	3'500	5'000	5'000	5'000	3'950	2'350	0	33'500

En milliers de francs

Les montants des prochaines TCA seront adaptés aux prévisions ci-dessus tout en tenant compte des disponibilités du budget d'investissement de l'Etat.

7.2 Amortissement annuel

Le nouveau crédit porte la référence 300'183 dans l'outil SAP et sera amorti sur 20 ans, ce qui donnera une charge annuelle d'amortissement de CHF 33'500'000 / 20ans = CHF 1'675'000.-.

7.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt, calculée au taux moyen d'intérêt de la dette de 5%, s'élèvera à : CHF 921'300.- pour le nouveau crédit

7.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

La réalisation des missions légales dans le domaine de la mensuration officielle nécessitera le recours à l'équivalent de 2 équivalents temps plein en CDD sur 5 ans (2 ETP de Géomaticiens/Technicien en géomatique avec un salaire moyen y compris charges sociales de 115'000 francs/an, cf. chap. 3.2 et 5.2.1).

Le développement de l'infrastructure cantonale en données géographiques nécessitera l'équivalent de 2 CDD à 50% sur 4 ans pour préparer et suivre les différents projets d'acquisition, ainsi que 1 CDD à 100% sur 4 ans pour conduire le projet de cadastre RDPPF (soit au total l'équivalent de 2 ETP de Chef de projet et Ingénieurs en géomatique avec un salaire moyen y compris charges sociales de 150'000 francs/an, chap. 4.2, 4.3 et 5.2.2).

L'annexe n° 1 à la directive d'exécution n° 23 relative à la gestion administrative, budgétaire et comptable des investissements au sens des articles 29 à 38 de la loi sur les finances prévoit que les éventuels ETP nécessaires à la réalisation d'un investissement sont compris dans le crédit. Il ne peut s'agir que d'ETP en contrat à durée déterminée (CDD) ; leur financement émanera du compte d'investissement. Il est précisé que ce ne sont pas des postes nouveaux figurant dans le projet de budget de fonctionnement 2014.

7.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Néant.

7.6 Conséquences sur les communes

La mise à disposition des géodonnées de base, permet aux communes de les intégrer dans leurs infrastructures communales de géodonnées et ainsi d'enrichir les informations à disposition de leurs services et de leurs citoyens.

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

La mise à disposition des géodonnées a pour conséquence d'améliorer la connaissance de notre environnement et constitue un élément essentiel pour toute prise de décision au niveau communal ou cantonal.

7.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Avec la saisie ou la mise à jour de nombreuses géodonnées et leur exploitation par les projeteurs ou autres décideurs, la réalisation des différents projets décrits dans cet EMPD contribue à la mise en œuvre de plusieurs mesures prévues par le programme de législation 2012-2017, notamment les mesures 1.5, 1.6, 4.1, 4.3 et 5.1

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

Néant

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

Conformément à l'article 163, 2ème alinéa Cst-Vd, lorsqu'il présente un projet de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat est tenu de proposer des mesures compensatoires ou fiscales simultanées d'un montant correspondant. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites "liées", soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée lorsqu'elle est imposée par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique, de sorte que l'autorité de décision n'a aucune marge de manoeuvre quant à son principe, à son ampleur et au moment où elle doit être engagée.

a. Le principe de la dépense

Tous les investissements demandés dans le présent projet d'EMPD découlent des nombreuses lois et ordonnances fédérales en matière de mensuration officielle (OMO, OTEMO, OFMO, etc.) et en matière de géoinformation (LGéo, OGéo, etc.). Par conséquent, les dépenses consécutives à l'ensemble du projet doivent être qualifiées de liées dans leur principe dans la mesure où elles visent à exécuter des tâches légales préexistantes.

b. La quotité de la dépense

Toutes les dépenses proposées dans cet EMPD résultent d'études ou d'estimations qui n'ont retenu que des solutions économiquement avantageuses garantissant néanmoins la qualité d'exécution conforme aux normes fédérales. La quotité de la dépense ne vise donc qu'au minimum nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique et doit être considérée comme liée.

c. Le moment de la dépense

Les différentes dépenses comprises dans l'EMPD doivent être réalisées dans les plus brefs délais afin de pouvoir être conformes aux directives fédérales et à la stratégie définies au niveau national.

Conclusion

L'entier de la dépense de cet EMPD doit être considéré comme charge liée (cf. § 1.2).

7.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

7.12 Incidences informatiques

Pas d'incidence informatique.

7.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Dans le domaine de la mensuration officielle, la RPT a consisté essentiellement en la suppression des suppléments péréquatifs (cf. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la RPT et les travaux préparatoires dans le Canton de Vaud, R 369, p. 14), et en la mise en place de conventions-programmes pour régler l'exécution de cette tâche, demeurée partagée entre la Confédération et les cantons. En date du 11 mai 2012, le Canton de Vaud a conclu avec la Confédération une convention-programme pour les années 2012 à 2015, après examen par la commission des affaires extérieures du Grand Conseil conformément à l'article 21c de la loi sur l'organisation du Conseil d'Etat.

7.14 Simplifications administratives

La mise en oeuvre de la Lgéo-VD permet d'optimiser les flux de données entre le canton et les gestionnaires (communes ou bureaux privés) en standardisant les structures et les formats des données transmises. En cela elle participe à la mise en oeuvre d'une cyberadministration efficiente.

7.15 Protection des données

Néant

7.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Intitulé	2014	2015	2016	2017	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais de personnel	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation (informatique)	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt « nouveau crédit»	0	921.3	921.3	921.3	2'763.9
Amortissement « nouveau crédit»	0	1'675.0	1'675.0	1'675.0	5'025.0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	2'596.3	2'596.3	2'596.3	7'788.9
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	2'596.3	2'596.3	2'596.3	7'788.9

En milliers de francs

8 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil :

- a) D'accepter le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la mensuration officielle et l'infrastructure cantonale en données géographiques ;
- b) D'adopter le projet de décret accordant un crédit d'investissement de CHF 33.5 millions pour financer la poursuite des travaux de mensuration officielle et le développement de l'infrastructure cantonale en données géographiques (mise en œuvre des lois fédérale et cantonale sur la géoinformation

9. ANNEXES ET REFERENCES

9.1 Synthèse des processus de réalisation des prestations par l'OIT

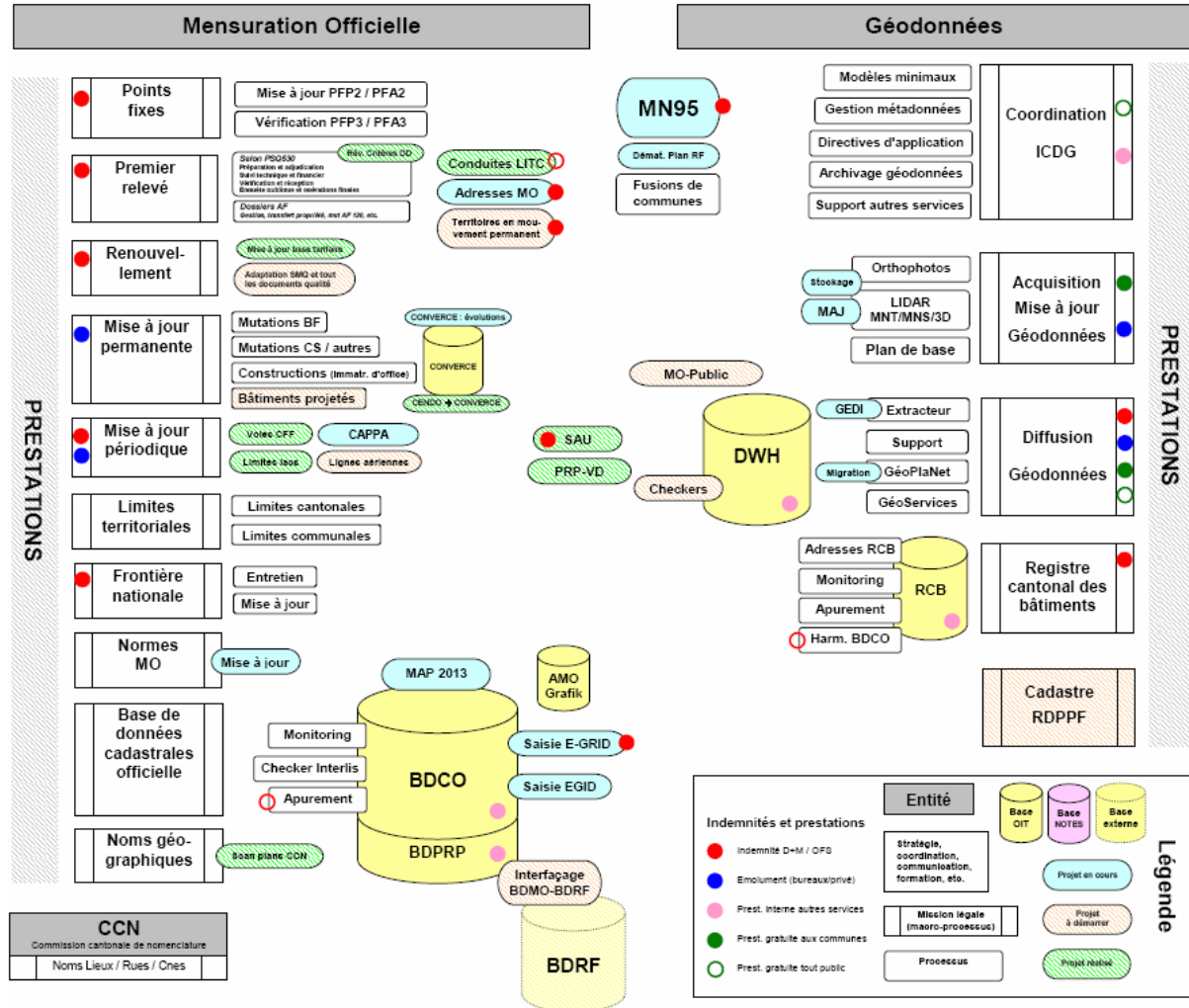


Figure 14 : Processus de réalisation des prestations de l'OIT

9.2 Saisie des géodonnées de base des autres services (voir Chapitre 4.2 et 5.2.2)

Entité	Id (*)	Géodonnées de base selon RLGéo-VD	
Domaine		Alignements des routes cantonales et communales	
DGMR	40-VD	Zones réservées des routes cantonales	
DGMR	41-VD	Zones réservées des routes communales	
DGMR	42-VD	Alignements des routes cantonales	
DGMR	42-VD	Alignements des routes communales	
		Montant des investissements (en millier de francs)	2'000
Domaine		Environnement (eau, carrières, bruit, territoires en mouvement permanents, dangers naturels)	
DGE	61	Territoires en mouvement permanents	
DGE	139	Inventaire des nappes souterraines et des installations servant à l'approvisionnement en eau	
DGE	144	Cadastres de bruit pour les routes principales et les autres routes	
DGE	166A	Carte des dangers naturels	
DGE	166B	Carte des dangers naturels	
DGE	22-VD	Hydrocarbures: Permis de recherches en surface	
DGE	46-VD	Pompes à chaleur (autorisations)	
DGE	69-VD	Plan directeur des carrières	
DGE	70-VD	Plans d'extraction (carrières)	
DGE	78-VD	Cadastre des ouvrages de protection - processus hydrologiques	
		Montant des investissements (en millier de francs)	1'000
Domaine		Environnement (faune nature)	
DGE	23A	Autres biotopes d'importance régionale	
DGE	26	Inventaire cantonal des zones alluviales d'importance nationale et régionale et locale	
DGE	27	Inventaire cantonal des bas-marais d'importance nationale et régionale et locale	
DGE	28	Inventaire cantonal des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale et régionale et locale	
DGE	29	Inventaire cantonal des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale et régionale et locale	
DGE	168	Districts francs cantonaux	
DGE	172	Réserves d'oiseaux cantonales	
DGE	187	Parcs d'importance nationale	
DGE	189	Inventaire cantonal des prairies et pâturages secs d'importance nationale, régionale et locale	
DGE	195	Zones de tranquillité pour la faune sauvage (y compris réseau d'itinéraires)	
DGE	10-VD	Plan de classement (Protection de la nature et des sites)	
		Montant des investissements (en millier de francs)	800

Entité	Id (*)	Géodonnées de base selon RLGéo-VD	
Domaine		Agriculture	
SAGR	151	Cadastre viticole	
SAGR	152	Terrains en pentes et en fortes pentes	
SAGR	153.3	Surfaces de promotion de la biodiversité de qualité	
SAGR	153.2	Périmètre Vignobles en terrasse	
		Montant des investissements (en millier de francs)	550
Domaine		Cadastre des énergies renouvelables	
DGE	43-VD	Cadastre des rejets de chaleur importants et des possibilités de valorisation, des sites potentiels en géothermie, des possibilités hydrauliques et des sites adaptés à l'énergie éolienne	
		Montant des investissements (en millier de francs)	450
Domaine		Cadastre géologique	
DGE	46.1	Modèles 3D géologiques	
DGE	50.5	Jeux de données des isohypses du rocher	
DGE	6-VD	Cadastre géologique	
		Montant des investissements (en millier de francs)	450
Domaine		Aménagement du territoire	
SDT	145	Degré de sensibilité au bruit	
SDT	157	Limites de la forêt (dans les zones construites)	
SDT	159	Distance à la forêt	
		Montant des investissements (en millier de francs)	400
Domaine		Autres domaines divers	
SCAV	66/138/7 5-VD	Réseaux d'eau et d'extinction	
DGEP	x	Zones de recrutement des élèves	
DGE	83-VD	Inventaire des géotopes	
DGE	85-VD	Inventaire des plantes invasives	
		Montant des investissements (en millier de francs)	350

(*) Identifiant de la géodonnées de base selon les annexes du Règlement d'application de la LGéo-VD

9.3 Documents de référence

9.3.1 Documents de planification et d'organisation

- Stratégie de la mensuration officielle pour les années 2012 à 2015 du 3 octobre 2011
- Plan de mesures relatif à la stratégie de la mensuration officielle pour les années 2012 à 2015 du 3 octobre 2011
- Plan de mise en œuvre de la mensuration officielle du Canton de Vaud du 8 décembre 2011
- Convention-programme de la mensuration officielle entre la Confédération et le Canton de Vaud pour les années 2012 à 2015
- Accords annuels de prestation dans le domaine de la mensuration officielle entre la Confédération et le Canton de Vaud
- Plan cantonal de réalisation de la mensuration officielle pour les années 2014-2020
- Circulaire 2013/03 de la Direction fédérale des mensurations cadastrales (D+M) du 20 août 2013 sur les travaux de mensuration officielle donnant droit au versement d'indemnités fédérales

9.3.2 Liste des bases légales fédérales

- Loi fédérale sur la géoinformation du 5 octobre 2007 (LGéo, RS 510.62)
- Ordonnance sur la géoinformation (OGéo, RS 510.621)
- Ordonnance du 18 novembre 1992 sur la mensuration officielle (OMO, RS 211.432.2)
- Ordonnance technique du DDPS du 10 juin 1994 sur la mensuration officielle (OTEMO, RS 211.432.21)
- Ordonnance de l'Assemblée fédérale du 6 octobre 2006 sur le financement de la mensuration officielle (OFMO, RS 211.432.27)
- Ordonnance du 22 février 1910 sur le registre foncier (ORF, RS 211.432.1)
- Ordonnance technique du DFJP et du DDPS sur le registre foncier (OTRF, RS 211.432.11)
- Ordonnance de l'office fédéral de topographie sur la géoinformation (OGéo-swisstopo, RS 510.620.1)
- Ordonnance sur les ingénieurs géomètres (Ordonnance sur les géomètres, OGéom, RS 211.432.261)
- Ordonnance sur le cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (OCRPPF, RS 510.622.4)
- Ordonnance sur les noms géographiques (ONGéo, RS 510.625)
- Ordonnance sur la mensuration nationale (OMN, RS 510.626)
- Loi fédérale sur l'harmonisation des registres des habitants et d'autres registres officiels de personnes (Loi sur l'harmonisation de registres, LHR, RS 531.02)
- Loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les aides financières et les indemnités (Loi sur les subventions, LSu, RS 616.1).
- Ordonnance sur l'acte authentique électronique (OAAE, RS 943.033)
- Ordonnance du DFJP sur l'acte authentique électronique (OAAE-DFJP, RS 943.033.1)

9.3.3 Liste des bases légales cantonales

- Loi du 21 mai 1970 sur l'organisation du Conseil d'Etat (art. 21, LOCE, RSV 172.115)
- Loi du 23 mai 1972 sur registre foncier (LRF, RSV 211.61)
- Loi du 8 mai 2012 sur la géoinformation (LGéo-VD, RSV 510.62)
- Règlement d'application de la loi cantonale sur la géoinformation (RLgéo-VD, RSV 510.62.1)
- Loi d'application de la loi fédérale du 23 juin 2006 sur l'harmonisation des registres des habitants et d'autres registres officiels de personnes (LVLHR, RSV 431.02)
- Loi du 20 septembre 2005 sur les finances (LFin, RSV 610.11).

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 33.5 millions pour financer la poursuite des travaux de mensuration officielle et le développement de l'infrastructure cantonale en données géographiques (mise en œuvre des lois fédérale et cantonale sur la géoinformation)

du 9 avril 2014

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 33.5 millions est accordé au Conseil d'Etat pour financer la poursuite des travaux de mensuration officielle et le développement de l'infrastructure cantonale en données géographiques (mise en œuvre des lois fédérale et cantonale sur la géoinformation).

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 20 ans

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale. Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 9 avril 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

RAPPORT DE LA COMMISSION

Chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit d'investissement de CHF 33.5 millions pour financer la poursuite des travaux de mensuration officielle et le développement de l'infrastructure cantonale en données géographiques (mise en œuvre des lois fédérales et cantonales sur la géoinformation)

et

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la mensuration officielle et l'infrastructure cantonale des données géographiques

1. PREAMBULE

La Commission s'est réunie le 13 juin 2014 de 14h00 à 15h45 dans la salle de conférences P001 du DIRH, à la rue des Deux-Marchés à Lausanne.

Ont participé aux travaux de la Commission : Mmes Stéphanie Apothéloz et Ginette Duvoisin ainsi que MM. Jacques Ansermet, Daniel Meienberger, Maurice Neyroud, Hugues Gander, Jean-Robert Yersin, Pierre-Alain Favrot, Maurice Treboux, Martial de Montmollin, Andreas Wüthrich, Laurent Miéville, ainsi que Jean-François Cachin confirmé dans sa fonction de président rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat, Cheffe du département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) était accompagnée de MM. Michel Rubattel, Secrétaire général du DIRH, et Cyril Favre, Chef de l'office de l'information sur le territoire et Géomètre cantonal.

Les notes de séance ont été tenues par Mme Sylvie Chassot, secrétaire des commissions parlementaires. Nous la remercions vivement de sa disponibilité et de la qualité des documents rendus.

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

Mme la Conseillère d'Etat explique que dans la société actuelle de l'information et du savoir, les géodonnées et la géoinformation fondent la plupart des décisions, mesures ou planification émanant des autorités. Les données à référence spatiale améliorent significativement la connaissance de notre monde environnant, elles décrivent la réalité concrète d'un pays, que ce soit au moyen de coordonnées, de noms de lieux, d'adresses postales ou d'autres critères. A l'heure actuelle, on estime que 70% à 80% des décisions politiques se réfèrent à des géodonnées.

Ces deux dernières décennies, les géodonnées en général et la mensuration officielle plus particulièrement ont pris une importance stratégique et économique de tout premier ordre. Du point de vue économique, elles représentent une base de connaissance indispensable à toute décision d'investissement et d'implantation. Globalement, elles aident les entreprises à améliorer leur gestion logistique ou leur stratégie marketing.

Sur le plan cantonal, l'office de l'information sur le territoire (OIT) représente l'entité en charge de la mensuration officielle et de la géoinformation, responsable de faire appliquer les principes légaux définis par le droit fédéral et la LGéo-VD.

Le financement des projets s'inscrivant dans les missions légales de l'OIT est dorénavant assuré par des crédits d'investissements, dans le respect de la loi sur les finances entrée en vigueur en 2006.

Le financement des travaux démarrés depuis 2009 a été assuré par le crédit d'objet 600'462 alloué par le Grand Conseil le 24 mars 2009. Ce crédit a permis de financer :

- un peu plus d'une vingtaine d'entreprises de premier relevé
- la couverture complète du territoire par des données issues de la mensuration (projet PRP)
- deux entreprises de mise à jour périodique dans les secteurs Jura et Préalpes (projet MPD)
- la poursuite des travaux d'adaptation des données de la MO au8 standard MD.01 – MO.VD
- le démarrage des travaux de modification du référentiel des géodonnées (projet MN95)
- l'acquisition de géodonnées par les autres services de l'administration dans des domaines aussi variés que l'aménagement du territoire, l'environnement (eau, forêts, bruit), les cadastres des énergies renouvelables ou géologiques, etc.

Au 31 décembre 2013, ce crédit de CHF 25'490'000.- a été engagé à hauteur de CHF 22.7 millions de francs

Pour cette raison, et pour poursuivre l'avancement des travaux dans ces domaines, il devient nécessaire d'obtenir un nouveau crédit d'investissement.

Le Conseil d'Etat par cet EMPD 153 demande au Grand Conseil un 2^{ème} crédit d'investissement de CHF 33.5 millions.

Avant la discussion générale sur cet EMPD, la parole est donnée à M. Cyril Favre, Chef de l'office de l'information sur le territoire et Géomètre cantonal, pour nous présenter Powerpoint très complet sur la Mensuration Officielle, la Géoinformation, le Cadre légal, les Missions légales etc. Nous le remercions vivement pour la qualité de la présentation.

3. DISCUSSION GENERALE

Un commissaire, ancien municipal en charge de l'urbanisme, déplore le retard persistant du Canton en matière de mise à jour des géodonnées. Considérant l'importance de ces données, il souhaiterait que le budget alloué à la mensuration officielle soit augmenté.

Mme la Conseillère d'Etat confirme le retard du Canton en la matière (p. 18 de l'EMPD) et la crainte de pertes des subventions fédérales y relatives. Elle rappelle toutefois la nécessaire pesée des intérêts qui intervient lorsqu'il s'agit de trouver des équilibres financiers entre les différentes missions de l'Etat.

Elle évoque en outre la problématique de la rareté des compétences de métier de géomètre dans le Canton : l'attribution régulière de mandats aux bureaux techniques permet ainsi d'éviter un assèchement du marché du travail (dans ce domaine) et de ne pas perdre ces compétences.

Le géomètre cantonal évoque les mesures d'optimisation de processus prises ces dernières années, notamment en terme d'investissement et indique que le rythme de travail s'accroît depuis 2009. Il rappelle toutefois les limites posées par la rareté des ressources humaines dans les bureaux d'ingénieurs géomètres.

Il explique la difficulté de faire recours à des bureaux sis dans d'autres cantons : ces derniers étant plus avancés en termes de mise à jour des mensurations officielles, les bureaux privés œuvrant dans le domaine se sont fortement raréfiés.

Le défi est donc de continuer à alimenter le secteur privé afin de pérenniser ces compétences dans le Canton qui en a encore besoin pour de nombreuses années.

Un 2^{ème} commissaire ancien dessinateur géomètre, rappelle qu'en cas de litige, le terrain prime toujours sur la carte.

Il rapporte les compétences pointues des ingénieurs géomètres œuvrant dans le Canton et leur bonne organisation au niveau de l'association faîtière. Ce partant, il relève l'importance de l'équilibre à trouver entre avancée (trop) rapide et entretien de ce vivier de compétences afin de ne pas tuer le marché. Il considère enfin que ceux qui avancent trop vite maintenant auront un retard technologique plus tard.

Un 3^{ème} commissaire, ancien municipal de l'urbanisme et membre de la COGES, relaie l'attente pressée du personnel des Offices du Registre foncier qui souhaite une accessibilité rapide à des plans cadastraux numérisés ainsi que l'échange automatique des informations entre l'OIT et le Registre foncier.

Il fait état d'écarts (entre terrain et plan) de 15 mètres dans certaines zones.

Un 4^{ème} commissaire s'interroge sur les subventions de la Confédération.

Le géomètre cantonal explique que la Direction fédérale des mensurations cadastrales a déposé une demande de crédit d'investissement calibrée sur les demandes préalables des cantons. Pratiquement, un montant de CHF 6,5 millions a été convenu pour les travaux en cours dans le Canton. Le Canton tient à peu près ses engagements (contrairement à d'autres qui ont fait des demandes trop élevées) ce qui pourrait faciliter une augmentation des indemnités fédérales pour la période 2014-2015 si l'élévation du rythme des travaux l'exigeait.

Un 5^{ème} commissaire s'interroge sur la compatibilité et les liens entre les géodonnées fournies par Cartoriviera et la mise à jour de la mensuration officielle par l'Etat.

Le géomètre cantonal explique que l'Etat a, dans un premier temps, co-financé les travaux menés par/et à l'initiative de Cartoriviera (vol photogrammétrique et vol LiDAR). Les données ainsi récoltées peuvent en effet être récupérées pour certaines missions légales de l'Etat.

Pour des questions de rentabilité, il a été convenu que le Canton serait dorénavant leader. Un vol LiDAR va être fait sur tout le canton. Le géomètre cantonal souligne le haut potentiel d'utilisation de ces données ; il évoque des études conduites aux USA qui concluent que pour 1 dollar investi dans ce domaine 10 dollars sont récupérés.

Mme la Conseillère d'Etat ajoute que la gratuité de l'échange des données entre le Canton et les communes a également été instaurée.

Un 6^{ème} commissaire soulève la problématique de l'hétérogénéité de la qualité des plans lors des fusions de communes.

Le géomètre cantonal explique que les fusions de communes n'ont pas d'incidence directe sur le programme de mensurations tel que prévu par l'Etat. L'hétérogénéité des plans lors de fusions de communes perdurera ainsi quelques années. L'OIT, d'entente avec le Registre foncier, se contente de renuméroter les plans, les parcelles et les bâtiments lorsqu'une fusion est annoncée.

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

(Seuls les points ayant suscité un débat sont mentionnés dans ce rapport)

Point 1.1 La géoinformation et la mensuration officielle

S'agissant des géodonnées stockées sur GeoPlaNet, un commissaire précise (et déplore) qu'elles ne sont pas « mises à disposition gratuitement » (tel que mentionné à la p. 8 de l'EMPD) mais payantes. Seule la consultation est gratuite. Il souhaiterait qu'une réflexion soit menée au sujet de la gratuité de ces données et sur leur mise à disposition sur Internet.

Le géomètre cantonal explique que les commandes de données stockées sur GeoPlaNet s'effectuent par l'intermédiaire du GEOPortail de l'ASIT VD (Association pour le Système d'Information du Territoire vaudois). La structure fédère un ensemble de prestataires (étatiques ou privés) qui fournissent des géodonnées. Dans ce système, chaque gestionnaire de données définit sa propre politique tarifaire.

Le géomètre cantonal précise que, s'agissant de la mensuration officielle, les recettes ne couvrent que la moitié des frais de fonctionnement.

Le commissaire, ingénieur, rapporte que ses collègues seraient favorables à la gratuité des données. Il préconise un système de gratuité par défaut qui prévoirait des exceptions pour les cas où ça n'est pas possible, pour les données particulièrement lourdes et touffues de la mensuration officielle par exemple.

Le député insiste sur l'importance de ces données et sur la forte demande des citoyens (groupements politiques mais aussi groupes scientifiques, étudiants etc.).

La problématique de la gratuité des données a déjà été abordée dans le cadre des discussions autour de la loi sur la géoinformation rappelle un député. Bien qu'allant dans le sens d'une plus grande accessibilité de ces données, l'Etat n'a pas encore franchi le pas de la gratuité et ce en raison, d'une part, des pertes de recettes qu'elle engendrerait et, d'autre part, d'une infrastructure informatique qui n'est pas encore en mesure de traiter des flux de données aussi importants.

Il rappelle qu'une première étape vers une plus grande accessibilité des données a été la mise en place de la gratuité des échanges avec les communes (perte de recette pour l'Etat : CHF 100'000.-).

Mme la Conseillère d'Etat se déclare ouverte à élargir progressivement le cercle des utilisateurs à qui ces données peuvent être mises à disposition gratuitement et à revoir le financement de leur diffusion. Elle confirme par contre que la gratuité intégrale générerait d'importants investissements infrastructurels et estime qu'elle n'est pas primordiale dans la mesure où les acteurs principaux des politiques publiques y auraient accès.

Bien que souhaitant lui aussi leur gratuité, un commissaire rappelle que les géodonnées pourront effectivement être gratuites quand tout sera automatisé, ce qui n'est pas encore le cas.

Le député s'interroge ensuite sur le financement des mensurations (sachant qu'auparavant l'Etat, mais aussi les communes, les propriétaires et la Confédération contribuaient).

Le géomètre cantonal explique qu'auparavant 1/3 du solde restant après versement des indemnités fédérales était à charge des communes. Leur contribution en tant que propriétaire de domaine public a cependant été supprimée avec EtaCom en 2003.

Point 1.2 Cadre légal

Un commissaire aimerait obtenir des précisions sur le cadastre de restriction de droit public à la propriété foncière (RDPPF). Il se demande si les servitudes y sont inscrites.

Le géomètre cantonal répond qu'il s'agit de publier un extrait, pour chaque immeuble en Suisse, des restrictions, c'est-à-dire des contraintes qui grèvent le bien (interdiction de construire par exemple).

L'objectif d'un tel cadastre est de renseigner un futur acquéreur ou propriétaire sur ses droits par rapport à son bien.

S'agissant des servitudes, elles n'y figurent pas étant donné qu'il s'agit de droit privé. Elles se trouvent au Registre foncier uniquement.

Point 2.1 Etat de la réalisation de la mensuration officielle

Il est demandé à quoi correspond le « 93 » dans la dénomination du standard de mensuration officielle « MO93 ».

Le géomètre cantonal indique qu'il s'agit du numéro de l'ordonnance fédérale entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1993 qui a instauré un modèle de données et des principes généraux.

Le commissaire déplore que le domaine qui use de technologies de pointes se base sur une ordonnance vieille de plus de 10 ans.

Le géomètre cantonal rappelle que même si le fond légal n'a pas changé, le modèle de données a lui évolué au niveau technique ; un nouveau modèle de données a été imposé par la Confédération en 2001 (MD.01-MO).

Point 2.2 Infrastructure cantonale de données géographique (ICDG)

Un commissaire aimerait savoir si les mesures LiDAR vont être accessibles sur GeoPlaNet.

Il évoque notamment un travail fait sur la base des données LiDAR, travail qui met en évidence des surfaces de toits favorablement orientées pour l'installation de panneaux solaires.

Le géomètre cantonal explique que la couche « shade », ombrage, permet de se représenter le relief.

S'agissant de la mise en évidence des toitures favorables à l'installation de photovoltaïque, le géomètre cantonal explique que ça n'est pas du ressort de l'OIT. L'office est chargé de l'acquisition et de la mise à disposition des données de base uniquement. Le travail d'ajout de valeur à ces données incombe aux autres services gestionnaires ou privés.

Chapitre 3 Stratégie de réalisation de la mensuration officielle

Un commissaire s'en réfère au tableau de la progression planifiée des différents standards de qualité de la MO disponibles jusqu'en 2020 (p. 23 de l'EMPD) et constate avec satisfaction que les MPCs seront à 0% en 2020. Il relève par contre que les mesures graphiques représentent encore 35.1% en 2020 et se demande quel est l'objectif.

Le géomètre cantonal indique que le graphique des prévisions de la progression des standards de qualité d'ici 2050 est présenté à la page suivante. Il explique cette relative lenteur par le temps (long) nécessaire aux bureaux afin de fournir les mensurations (entre 3,5 et 4,5 ans).

3.2 Mise à jour permanente, mutations foncières, constructions et bâtiments projetés

Un commissaire a été étonné de voir que la mise à jour permanente des constructions avait du retard.

Le géomètre cantonal indique que dans le Canton de Vaud, afin d'immatriculer une construction, le propriétaire a l'obligation légale de mandater un géomètre ; certain ne le font pas : 99 fois sur 100 c'est la raison du retard.

Point 4.1 Mise en œuvre de la loi d'application cantonale sur la géoinformation

S'agissant des coordonnées générales, il est demandé si Berne est toujours à 600 / 200 ou si ça va changer ?

Le géomètre cantonal explique que 1 et 2 millions vont être rajoutés aux coordonnées pour passer dans le nouveau système. Le nouveau système a été introduit en raison de l'existence de tiraillements importants dans l'ancien réseau de triangulation datant de 1903. L'arrivée des technologies de positionnement par satellite permet d'introduire un nouveau réseau avec des précisions inférieures au centimètre. Ce nouveau système a été introduit par la Confédération et c'est maintenant aux cantons de s'adapter.

Il confirme et précise que l'ajout des 1 et 2 millions permet d'éviter tout risque de confusion entre ancien et nouveau système qui autrement n'auraient que quelques centimètres d'écart.

Point 5.2 Détermination du nouveau crédit

S'agissant de la mensuration officielle (premier relevé et renouvellement), il est demandé quelle est la priorité dans l'ordre des territoires (communes) à couvrir ?

Le géomètre cantonal indique que les territoires couverts avec une numérisation simplifiée NPCCS (en orange sur la carte de la qualité de la MO fin 2013 (annexe 2) seront traités en priorité. Plus généralement, plusieurs critères président à l'établissement de l'ordre de traitement : l'état des plans cadastraux et des critères de répartition au niveau cantonal (afin d'éviter de déclencher trop de lots dans le même secteur mais aussi de prioriser les zones où l'urgence est plus vive).

Point 5.2.1 Réalisation de la mensuration officielle

Un commissaire s'interroge sur l'objectif en ce qui concerne l'intégration et la mise à jour des bâtiments projetés dans la MO. S'agissant de la poursuite de la mise à jour périodique, le député s'interroge sur ce qu'il en est de cette mise à jour en région de plaine.

Le géomètre cantonal confirme que le Canton de Vaud est le dernier à ne pas encore gérer les bâtiments projetés et ce pour des raisons de ressources. L'objectif est bien la réalisation de cette mission légale par l'obtention de nouvelles ressources pour les années 2014 à 2017.

S'agissant de la mise à jour périodique en région de plaine, l'OIT dépend des projets technologiques. Concrètement les orthophotos dont elle dispose sont précis à 25cm, ce qui est insuffisant en regard du cadre légal fédéral. L'Office attend la réalisation prochaine par Swisstopo de photos à 10cm.

Le commissaire trouve problématique que le département responsable du Registre foncier ait des excédents de recettes alors que le DIRH n'est pas en mesure de remplir sa mission légale d'intégration et de mise à jour des bâtiments projetés car il manque de ressources.

Il souhaite que le vœu de réaliser les tâches imparties à l'OIT dans ce domaine soit mentionné dans le rapport de la Commission.

La Conseillère d'Etat précise que le paragraphe suivant (p. 33) indique que le département sollicite au Grand Conseil deux ressources supplémentaires, en CDD, pour la réalisation de ces missions légales précisément.

Le Président met au vote le vœu formulé comme suit :

« La commission émet le vœu que l'intégration et la mise à jour des bâtiments projetés dans la mensuration officielle soit prochainement mise en œuvre. »

Le vœu est accepté à l'unanimité.

Point 5.2.2 Réalisation de l'infrastructure cantonale en données géographiques

S'en référant à la limite imposée au rythme d'avancement des travaux par la disponibilité de compétences spécifiques, un commissaire mentionne des formations dans le domaine proposées dans

des HES, notamment à Yverdon et demande si le marché permet d'envisager raisonnablement de pouvoir engager ce personnel dans les délais souhaités.

Bien qu'il soit difficile de répondre précisément à cette question, le géomètre cantonal indique que les derniers recrutements ont été plutôt satisfaisants. Ils ont permis de trouver des personnes compétentes et formées, qui venaient en revanche d'autres cantons. La demande ayant diminué dans d'autres cantons, notamment celui de Genève, les personnes formées reviennent dans le Canton de Vaud.

Point 7.3 Charges d'intérêt

Un commissaire s'étonne du taux moyen d'intérêt à 5%.

La Conseillère d'Etat explique que c'est la règle: l'ensemble des investissements de l'Etat de Vaud a un taux d'intérêt à 5%.

Point 7.6 Conséquences sur les communes

Un commissaire évoque la fusion de sa commune avec 3 autres communes : l'une d'elle disposait d'une qualité de mensuration élevée (vert clair sur la carte de l'annexe 2) et de l'outil GeoConcept, or, il s'est avéré impossible d'étendre ce standing aux trois autres communes nouvellement fusionnées. Il s'étonne du fait que toutes les communes n'aient pas encore toutes accès à des données de qualité ou à un guichet unique du type Cartoriviera.

Le géomètre cantonal réintroduit la distinction entre données de base (mensuration officielle, gratuitement à disposition des communes) et données LiDAR ou guichets cartographiques (pour lesquels le Canton n'est pas forcément leader). Il reconnaît l'importance de la mensuration officielle mais rappelle que, pour les raisons précédemment invoquées, l'Etat ne peut pas avancer plus vite qu'annoncé.

Un autre commissaire demande comment s'organise l'interfaçage entre communes et canton afin que les communes soient conscientes des richesses de ces informations et qu'elles les utilisent.

Le géomètre cantonal répond que c'est l'Asit-VD qui va promouvoir l'utilisation de ces données. Chaque commune est libre d'être membre de cette association afin de bénéficier de ses prestations. Il rappelle que le rôle de l'Etat est de fournir les données, mais que leur exploitation incombe aux communes ; chaque commune a son propre guichet, ses propres technologies, son propre fournisseur.

Le secrétaire général du DIRH rappelle que l'Asit-VD fête ses 20 ans cette année, que l'association est un riche lieu d'échanges entre communes et fournisseurs de données, qu'elle aide notamment les communes à proposer et choisir des guichets cartographiques etc. Il rappelle en outre que l'Etat de Vaud est le plus grand contributeur de l'Asit-VD.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité.

6. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

<i>La Commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet à l'unanimité des membres présents (13).</i>

Un commissaire souhaiterait que la Commission propose un deuxième débat immédiat selon l'art. 100 de la loi du 8 mai 2007 sur le Grand Conseil.

La commission accepte la proposition à l'unanimité.

Lausanne, le 21 juillet 2014

*Le rapporteur :
(signé) Jean-François Cachin*

Motion Jacques Haldy et consorts – Pour permettre le gré à gré concurrentiel

Texte déposé

La loi sur les marchés publics (LMP) prévoit que, lorsque l'on est en dessous des seuils applicables aux autres procédures, la procédure de gré à gré s'applique, qui est définie ainsi à l'article 7, premier alinéa, lettre c LMP : « L'adjudicateur adjuge le marché directement à un soumissionnaire, sans procéder à un appel d'offres ».

Ce sont ces derniers termes qui posent problème. Selon une interprétation correcte de cette disposition, ces termes signifient simplement que la procédure d'appel d'offres, réservée à des seuils plus élevés, ne s'applique pas à la procédure de gré à gré, et qu'il n'y a ainsi pas de forme particulière à respecter pour cette procédure.

Or, il se trouve que le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) a une interprétation restrictive et erronée de ces termes, soutenant qu'il ne serait pas possible aux communes de solliciter plusieurs offres sans passer par une procédure formelle sur invitation, applicable à des seuils plus élevés.

Or, à l'instar de ce qui est consacré dans d'autres cantons, il est évident, pour des raisons de saine gestion des deniers publics, que les communes doivent pouvoir demander plusieurs offres avant d'adjuger les travaux, mais sans qu'il ne soit nécessaire de respecter la procédure formelle applicable aux seuils plus élevés. Cette solution, juridiquement adéquate et conforme à la bonne gestion des collectivités publiques, s'impose également au regard de l'absence de formalisme excessif. L'on rappelle à cet égard le dernier paragraphe du point 3.13 du protocole d'accord entre l'Union des communes vaudoises (UCV) et le canton pour éviter toutes mesures inutilement perfectionnistes engendrant des coûts disproportionnés par rapport à leur utilité, notamment lorsque des pistes raisonnables et moins onéreuses sont possibles au regard en particulier de ce qui existe dans d'autres cantons.

L'une des formulations possibles pour consacrer la solution raisonnable et économique décrite ci-dessus, de façon à éviter toute ambiguïté du texte légal, serait de modifier l'article 7, premier alinéa, lettre c LMP dans le sens suivant : « La procédure de gré à gré : l'adjudicateur adjuge le marché directement à un soumissionnaire de son choix ». D'autres formulations étant possibles, la voie de la motion est utilisée plutôt que celle de l'initiative législative, de façon à permettre au Conseil d'Etat de proposer une formulation adéquate, respectant l'objectif et le sens de la motion en permettant aux communes la pratique du gré à gré concurrentiel, lorsque l'on se trouve en deçà des seuils applicables aux autres procédures.

Demande le renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Jacques Haldy
et 25 cosignataires*

Développement

M. Jacques Haldy (PLR) : — Cette motion résulte d'une démarche non partisane, initiée avec l'appui de l'Union des communes vaudoises (UCV). Il s'agit d'une question de bon sens. Lorsqu'une collectivité publique doit adjuger des travaux pour une valeur inférieure au seuil des marchés publics, elle peut procéder de gré à gré. Que faut-il entendre par là ? Cela signifie que l'adjudication peut se faire sans respecter la procédure formelle et lourde des marchés publics, soit la procédure sur invitation, sélective ou ouverte. Est-ce à dire que, comme le soutient l'administration cantonale, la collectivité ne pourrait pas demander plusieurs offres pour choisir la meilleure ? Une telle interprétation est contraire à tout bon sens et à toute gestion raisonnable et saine des deniers publics. Il

faut admettre le gré à gré concurrentiel, soit la possibilité pour la collectivité de demander plusieurs offres, sans être obligée pour autant de se soumettre à la procédure formelle des marchés publics, qui n'est pas applicable, puisque l'on est en dessous des seuils. Ce point doit être clarifié dans la loi, raison pour laquelle j'ai déposé cette motion. Je demande qu'elle soit renvoyée en commission.

La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.

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

Motion Jacques Haldy et consorts - Pour permettre le gré à gré concurrentiel

1. PREAMBULE

La commission nommée pour étudier la motion Jacques Haldy et consorts s'est réunie le vendredi 2 mai 2014 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne.

Elle était composée de Mesdames les députées Laurence Cretegny, Roxanne Meyer Keller et de Claire Richard ainsi que de Messieurs les députés Jacques Haldy, Rémy Jaquier, Raphaël Mahaim, Philippe Modoux, Pierre-Yves Rapaz et de Nicolas Mattenberger, nommé président-rapporteur.

Ont également assisté à la séance : Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines, et de M. Michel Rubattel, Secrétaire général de ce département.

La prise des notes durant la séance a été assurée par M. Fabrice Lambelet, Secrétaire de commissions au Secrétariat général du Grand Conseil, auquel nous adressons nos chaleureux remerciements.

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Le motionnaire expose que l'idée du dépôt de son texte émane de l'Union des communes vaudoises qui a enregistré plusieurs plaintes de la part de certains de ses membres qui jugent trop restrictive la position du DIHR concernant la procédure de gré à gré se situant en dessous des seuils en matière de marchés publics.

Actuellement, dans une telle situation, les collectivités publiques ne peuvent pas, au regard de la législation sur les marchés publics, demander plusieurs offres et choisir la plus avantageuse. Les communes sont unanimes pour reconnaître qu'il n'est pas opportun de devoir suivre la procédure formelle des marchés publics pour des prestations dont les coûts se situent en dessous des seuils légaux.

L'idée de la motion est de permettre, dans le respect de la législation sur les marchés publics, le gré à gré concurrentiel, qui consiste à pouvoir demander plusieurs offres et choisir ensuite l'entreprise présentant les meilleurs avantages. En conclusion de son intervention, le motionnaire précise qu'il entend laisser une marge de manœuvre au Conseil d'Etat dans la réponse qu'il apportera à son intervention, raison pour laquelle il a déposé une motion, en lieu et place d'une initiative législative.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Conseillère d'Etat reconnaît que le département applique de manière restrictive la législation sur les marchés publics. Cette position se justifie par le fait que celui-ci vise une saine gestion des deniers publics, soit notamment à éviter une distorsion de concurrence, l'absence de transparence et à lutter contre le dumping salarial. Or, la procédure de gré à gré concurrentiel, telle que proposée par le motionnaire, réintroduirait en partie ces risques. Cela étant, le département n'est pas opposé à réfléchir à la question de la procédure de gré à gré concurrentiel. Pour cela, une distinction doit être opérée entre le « marché simple » (composé des marchés de services et des marchés de fournitures) et le « marché complexe » (marchés de la construction composés du gros œuvre et du second œuvre). Le département pourrait accepter d'introduire le gré à gré concurrentiel pour les marchés simples, du fait

que l'existence de risques d'abus est moindre. Par contre, tel n'est pas le cas pour les marchés de la construction. Pour ce type de situations, c'est la procédure sur invitation qui devrait s'appliquer. Pour ce faire, le maître d'ouvrage doit définir au préalable le marché en établissant un cahier des charges qui précise les exigences et les critères de pondération. Le principal risque d'autoriser la mise en œuvre de telles procédures de gré à gré concurrentiel est celui d'instaurer des rounds de négociation dans le but de faire baisser les prix, et partant de favoriser le dumping salarial.

4. DISCUSSION GENERALE

Plusieurs commissaires estiment, qu'en dessous des seuils des marchés publics, une certaine marge de manœuvre doit pouvoir exister. Ainsi, une commune devrait pouvoir être autorisée à mettre en concurrence des entreprises et demander plusieurs devis lors d'un appel d'offres. La solution consistant à devoir choisir une seule entreprise sans être en droit de demander plusieurs devis n'est clairement pas satisfaisante. Une certaine liberté et une certaine souplesse devraient être de mise.

Le motionnaire estime que la procédure sur invitation implique un certain nombre de contraintes peu opportunes et indique qu'il refuse l'ajout d'obligations complémentaires pour les marchés dont les coûts sont en dessous des seuils légaux. Pour cette raison, il n'entend pas transformer son texte en postulat. Les préoccupations du Conseil d'Etat peuvent être traitées dans sa réponse sans remettre en cause ce qui est proposé par la motion, soit de permettre aux communes de demander des offres sans les formalités liées à la mise en œuvre d'une procédure.

A l'unanimité, les membres de la commission acceptent de recommander au Grand Conseil de prendre en considération la motion.

Cela étant, ils sont également sensibles à la problématique du dumping salarial, raison pour la quelle il y aura lieu de prévoir dans le texte, qui devra concrétiser cette motion des dispositions permettant de lutter efficacement contre une telle pratique et de faire ainsi barrage aux entreprises qui ne respectent pas certaines règles.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération de la motion

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération cette motion à l'unanimité des membres présents, et de la renvoyer au Conseil d'Etat.

La Tour-de-Peilz, le 19 août 2014.

*Le président-rapporteur :
(Signé) Nicolas Mattenberger*

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 14'500'000 pour financer les études des infrastructures nécessaires à la 2e étape de développement du RER Vaud

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

- sur la motion transformée en postulat Roxanne Meyer Keller et consorts au nom des député-e-s du district de la Broye-Vully demandant le déblocage des crédits nécessaires pour améliorer les infrastructures ferroviaires et routières dans la Broye-Vully (11_MOT_152)
- sur la motion Frédéric Haenni et transformée en postulat demandant de tenir compte, dans le cadre de l'EMPD actuellement à l'étude, d'une politique globale et concertée de la mobilité dans la Broye et le Jorat, notamment en liant la requalification de la RC 601a avec une offre performante des transports publics (08_MOT_019)
- sur le postulat Jean-François Cachin et consorts : "Tirons la prise du congélateur et dégelons le dossier RC 601" (09_POS_160)

et

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL aux interpellations

- Aliette Rey-Marion – A quand des transports publics adaptés à tous les âges ? (13_INT_087)
 - Frédéric Haenni : "Combien de temps encore le sonotone restera-t-il au congélateur ?" (11_INT_596)

et

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

à la simple question de Jean-François Cachin : (10_INT_444) - "Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Catherine Labouchère et consorts au nom des groupes libéral et radical – Ecole hôtelière de Lausanne : dissocier les projets pour loger rapidement les étudiants ?" (11_QUE_023)

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Règles de financement de l'infrastructure ferroviaire et objectifs du projet de décret

1.1.1 Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

Le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), accepté par le peuple et les cantons le 9 février 2014, financera désormais la majeure partie de l'infrastructure ferroviaire, sous réserve de projets financés par le fonds d'infrastructure pour les agglomérations. L'entrée en vigueur formelle de la législation FIF est annoncée au 1er janvier 2016 par les autorités fédérales. Cette nouvelle législation comprend notamment des mentions des obligations imposées aux cantons de veiller, avec la Confédération à ce "qu'une offre suffisante de transports publics [...] soit proposée dans tout le pays" (nouvel art. 81a, al. 1 de la Constitution fédérale / Cst féd), de participer de manière appropriée au financement de l'infrastructure ferroviaire (nouvel art. 87a, al. 3 Cst. féd. et nouveaux art. 49 al. 2 et 57 de la loi fédérale sur les chemins de fer / LCdF) et d'assumer la responsabilité de la planification de l'offre régionale (nouvel art. 48d, al. 2 LCdF).

Les cantons participeront au FIF à raison de 500 MCHF par an, répartis selon le nombre de voyageurs-km et de trains-km dans le trafic régional voyageurs par chemins de fer. Selon les estimations actuelles, la part du canton de Vaud représenterait environ 6% du total des cantons.

Le FIF financera l'infrastructure ferroviaire de toutes les lignes de chemins de fer, à l'exception des lignes urbaines de tramways ou de métros. Le FIF accordera aux entreprises des subventions pour les indemnités annuelles d'exploitation et d'amortissement de l'infrastructure ferroviaire et des prêts conditionnellement remboursables lorsque les ressources provenant des amortissements sont insuffisantes pour couvrir les investissements.

Les investissements liés au "maintien de la substance" et à la mise à niveau en fonction des normes en vigueur (notamment, les normes de sécurité de l'exploitation et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite) sont financés dans le cadre de mandats de prestations d'infrastructure portant sur une période quadriennale. La prochaine période porte sur les années 2017 – 2020 avec une décision des Chambres fédérales prévues en 2016. La planification est en cours.

Les projets d'extension du réseau sont financés dans le cadre des programmes de développement stratégique (PRODES). Le 1^{er} programme de développement stratégique porte sur l'horizon 2025. Il a été approuvé simultanément au FIF. Le 2^{ème} programme, PRODES 2, est en cours de planification et porte sur l'horizon 2030.

1.1.2 Fonds d'infrastructure pour les agglomérations

Les projets suivants, retenus dans les projets d'agglomération de 1^{ère} génération (dès 2011) et de 2^{ème} génération (dès 2015), seront financés par le fonds d'infrastructure pour les agglomérations, et non par le FIF:

- mesures dès 2011 selon l'Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération du 21 septembre 2010 : gares de Cully et de la Sarraz : taux de participation de la Confédération de 40% sur la base d'un montant d'investissement de 56.01 MCHF (base des prix : octobre 2005) ;
- mesures dès 2015 selon le projet de message soumis en consultation par le Conseil fédéral. Gare de Grandson : taux de participation de la Confédération de 35% sur la base d'un montant d'investissement de 6.27 MCHF (base des prix : octobre 2005).

Dans le cadre des nouvelles règles de financement, les aménagements liés au développement de réseaux RER seront financés par le FIF pour les projets d'agglomération de 3^{ème} génération (dès 2019).

1.1.3 Objectif du projet de décret

Le projet de décret a pour objectif d'assurer le financement par le canton des études des projets prioritaires nécessaires au développement du RER Vaud à l'horizon 2019 - 2020, de manière à ce qu'ils puissent être réalisés sans tarder.

D'importants investissements sont envisagés par la Confédération et par les CFF pour rénover les installations de sécurité sur la ligne de Vallorbe et sur celles de la Broye dans le prochain crédit-cadre de financement de l'infrastructure ferroviaire entre 2017 – 2020. Ces installations qui datent des années 1950 ne répondent plus aux exigences de la sécurité ni de l'exploitation d'aujourd'hui. De plus, l'état de l'infrastructure et de la superstructure des lignes de la Broye nécessite d'importants travaux de renouvellement. En particulier, le tunnel de Villangeaux (longueur : 424 m), situé entre Ecublens-Rue et Moudon doit être rénové. Enfin, les CFF envisagent d'adapter leurs installations pour les besoins du trafic marchandises.

Le projet de décret permettra aux CFF de disposer de projets prêts à être réalisés dès 2017 pour les projets qui sont liés au développement du RER Vaud à l'horizon 2019 - 2020 et, cas échéant de décider de leur préfinancement par le canton.

D'autre part, selon les règles de financement des projets d'agglomération, le porteur de projet, en l'occurrence le canton dans le cas du développement du RER Vaud, doit prendre en charge les frais d'étude nécessaires à l'obtention du permis de construire et à l'élaboration du budget définitif. Ces éléments permettent alors d'établir la convention de financement avec la Confédération pour la réalisation des projets.

1.2 Amélioration continue de l'offre de transport du RER Vaud

1.2.1 Situation de base

Le concept de base du RéseauExpressVaudois (REV) a été développé à partir de deux lignes structurantes Yverdon-les-Bains – Villeneuve (en service depuis mai 1999) et Vallorbe – Payerne (introduite en juin 2001). Ces deux lignes sont exploitées à une cadence horaire tous les jours de la semaine.

Le matériel roulant engagé sur ces lignes est assez ancien. Il s'agit des rames réversibles NTN (appelées alors nouveaux trains navettes) des années huitante.

1.2.2 Rail 2000 1ère étape et le REV mis en œuvre en décembre 2004

Le RéseauExpressVaudois (REV) est alors composé de 4 lignes principales, circulant avec des cadences horaires : Yverdon-les-Bains – Villeneuve (REV1, tous les jours), Vallorbe – Palézieux (REV2, tous les jours), Allaman – Villeneuve (REV3, tous les jours) et Morges – Palézieux (REV4, en semaine seulement).

Ce réseau est complété chaque heure par des lignes radiales Lausanne – Yverdon (REV11, en semaine seulement), Lausanne – Payerne (REV21, tous les jours), le train des vignes Vevey – Puidoux-Chexbres (REV31, tous les jours) et les trains régionaux Vallorbe – Le Brassus (tous les jours).

La desserte des points d'arrêt par branche est alors la suivante :

- Branche Lausanne – Villeneuve : cadence semi-horaire à Pully, Lutry, Cully, Vevey, La Tour-de-Peilz, Clarens et Montreux et horaire dans les autres gares.
- Branche Lausanne – Palézieux : cadence semi-horaire en semaine de toutes les haltes sauf Moreillon et horaire les week-ends pour toutes les haltes.

- Branche Lausanne – Payerne : arrêt chaque heure et chaque jour à Puidoux-Chexbres et Palézieux puis toutes les haltes entre Palézieux et Payerne à l'exception de Trey (desservie 7 fois par jour).
- Branche Lausanne – Yverdon-les-Bains : en semaine, cadence semi-horaire de Renens, Bussigny, Cossonay et Chavornay et horaire dans les autres haltes. Les week-ends tous les points d'arrêt sont desservis chaque heure.
- Branche Lausanne – Vallorbe : desserte tous les jours et chaque heure de toutes les haltes intermédiaires sauf Vufflens-la-Ville.
- Lausanne – Morges – Allaman : desserte horaire, chaque jour, d'Allaman, Etoy, St-Prex, Tolochenaz, Morges et Renens. En semaine, la desserte de tous les arrêts entre Lausanne et Morges est assurée par un second train. La desserte des haltes de Denges-Echandens, Lonay-Préverenges et Morges-St-Jean est assurée par un bus circulant de Renens à Morges durant les week-ends.

Quelques trains de renfort d'heure de pointe complètent l'offre en semaine. Il s'agit des trains accélérés Vallorbe – Lausanne, Payerne – Lausanne et St-Maurice – Lausanne.

Le service est toujours assuré par les rames réversibles NTN des années huitante et les convois tractés (des années soixante).

1.2.3 RER Vaud – Concept 2010 intégralement en service – 1er mandat de planification

Les dix-neuf rames Flirt, modernes et performantes, introduites progressivement entre 2009 et 2011, permettent une importante amélioration de l'offre de transport sans développement de l'infrastructure. Grâce à leur engagement, les modifications suivantes ont pu être apportées :

- depuis décembre 2010, la ligne RER3 s'arrête aussi à la halte de Burier (gymnase éponyme), permettant une desserte systématique toutes les demi-heures ;
- dès décembre 2011, la ligne RER4 a pu être prolongée de Morges à Allaman, offrant ainsi une desserte semi-horaire en semaine à Allaman, Etoy et Saint-Prex. Les haltes de Denges-Echandens et Lonay-Préverenges sont desservies par la ligne RER3 qui circule tous les jours, ce qui a permis de supprimer le bus Renens – Morges qui circulait le samedi et le dimanche ;
- la halte de Prilly-Malley, inaugurée le 29 juin 2012, est desservie trois fois par heure en semaine par les lignes RER1 (Yverdon – Villeneuve), RER3 (Allaman – Villeneuve) et RER4 (Allaman – Palézieux). Le week-end, seules les lignes RER1 et RER3 desservent ce point d'arrêt (cadence semi-horaire) ;
- dès décembre 2012, la halte de Lonay-Préverenges n'est plus desservie par la ligne RER4, mais par la ligne RER3 offrant ainsi une desserte de ce point d'arrêt 7 jours sur 7.

Du matériel roulant modernisé (Domino) et neuf (Flirt) assure la majorité des trains. Les rames Flirt à plancher bas sont engagées sur les lignes RER1 à RER4. Les rames Domino, qui sont, en fait, les navettes NTN modernisées (climatisation, information voyageurs, toilette en circuit fermé, voitures intermédiaires à plancher bas) sont utilisées sur les lignes RER11 (Yverdon), RER21 (Payerne), RER31 (Train des Vignes).

Les trains supplémentaires d'heures de pointe étaient composés de matériel ancien (rames tractées). Depuis le changement d'horaire de décembre 2013, ces rames ont été remplacées par des navettes Domino.

1.3 Introduction et développement de facilités tarifaires

1.3.1 L'entente tarifaire – prémices de la communauté tarifaire vaudoise

Une entente tarifaire, n'incluant pas les CFF, a été créée en décembre 2002 entre les transports publics lausannois (tl), le chemin de fer Lausanne – Echallens – Bercher (LEB) et CarPostal (secteur Gros-de-Vaud). Cette entente est à l'origine de la communauté tarifaire Mobilis introduite en décembre 2004.

1.3.2 Création de la communauté tarifaire vaudoise (CTV)

La communauté tarifaire vaudoise (CTV) est une société simple créée le 12 décembre 2004 par 5 entreprises de transport public de la région lausannoise, Morges, Gros-de-Vaud et Lavaux.

La mission principale de la CTV est d'encourager et de faciliter l'utilisation des transports publics en proposant notamment le libre choix du moyen de transport public à l'intérieur de la Communauté ainsi qu'un système tarifaire uniforme et transparent. Le but de la CTV est d'intégrer à terme la totalité du canton de Vaud et toutes ses lignes de transport public, à l'exception des prestations de trafic touristique. Une convention a été signée entre la CTV et l'Etat de Vaud, qui régit notamment les questions financières.

1.3.3 Développements de la CTV

Une première extension a été réalisée en décembre 2007 avec l'inclusion dans son périmètre du district de Morges, celui de Lavaux-Oron et une partie de la Broye. La CTV est passée de 27 à 45 zones tarifaires et, de 400 à 860 km de réseau.

Une nouvelle extension de la CTV a été réalisée le 12 décembre 2010. La communauté s'étend aujourd'hui de la Riviera au Nord vaudois et à la région de la Côte.

Actuellement, 93% des vaudois se trouvent dans le périmètre Mobilis et voyagent sur les lignes des 11 entreprises partenaires. Le périmètre dispose de 1800 km de réseau avec 2160 arrêts, 18 lignes de train, 57 lignes de bus urbains, 77 lignes de bus régionaux, 2 lignes de métro et 3 funiculaires.

1.4 Evolution du trafic voyageurs

1.4.1 Forte croissance du trafic sur l'axe Lausanne – Genève

Entre 2000 et 2010, le trafic (sur l'axe Lausanne – Genève) a doublé pour passer de 25'000 à 50'000 voyageurs par jour. Selon les prévisions des Chemins de fer fédéraux (CFF), cette demande devrait encore doubler d'ici 2030 pour atteindre 100'000 voyageurs par jour (voir annexe 1).

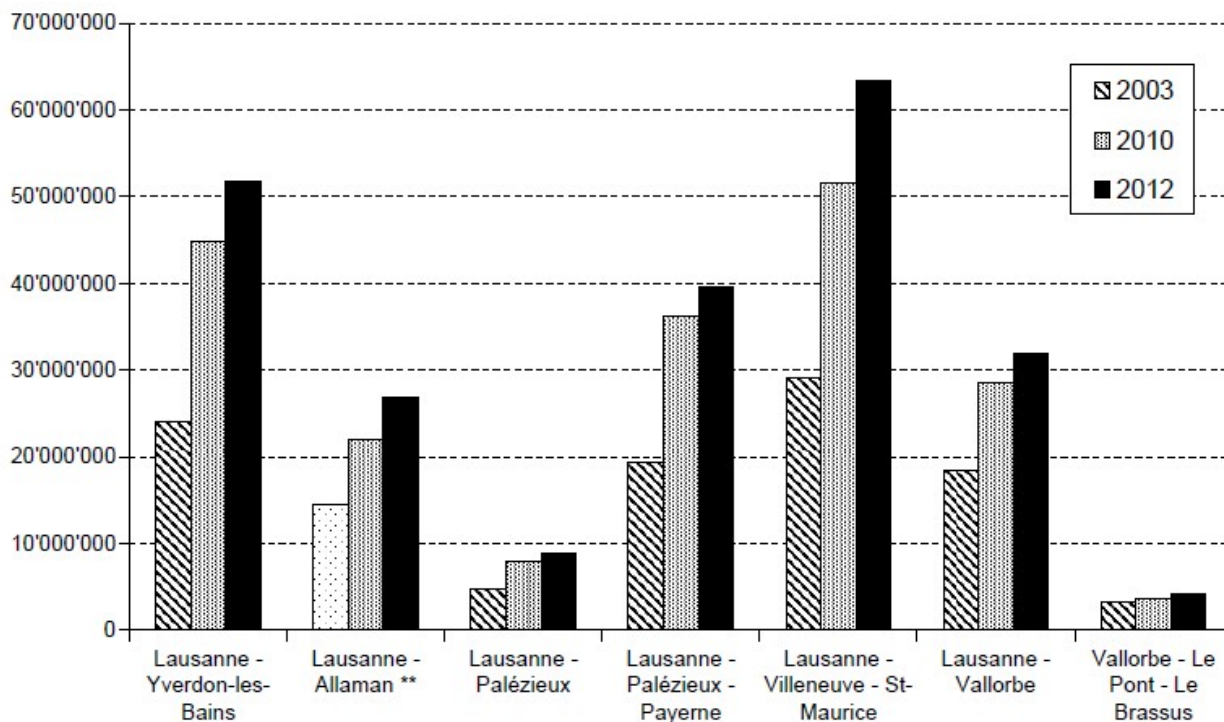
1.4.2 Croissance du trafic régional

Pour illustrer l'évolution du trafic des voyageurs entre 2003 et 2012, trois années de référence ont été retenues pour la comparaison :

- 2003 : Année de base : offre ferroviaire avant Rail 2000 1^{ère} étape et seulement une entente tarifaire n'incluant pas les lignes CFF.
- 2010 : RéseauExpressVaudois de Rail 2000 1^{ère} étape en fonction avec la communauté tarifaire vaudoise sans les extensions dans le Nord vaudois, la Riviera et la Côte.
- 2012 : RER Vaud avec concept 2010 intégralement en service, halte de Prilly-Malley inaugurée, matériel roulant moderne (Flirt et Domino) et communauté tarifaire vaudoise dans son état actuel.

Le graphique ci-dessous représente la progression des voyageurs-km enregistrés dans les trains régionaux circulant au départ de Lausanne ainsi qu'à la Vallée de Joux pour ces trois années de référence. Un voyageur qui parcourt 20 km équivaut à 20 voyageurs-km. Cet indicateur décrit plus précisément l'évolution du trafic que le simple indicateur du nombre de voyageurs (voir annexe 2).

Evolution des voyageurs x km sur les branches du RER Vaud



***Remarque sur le graphique ci-dessus : Pour la section Lausanne – Allaman, les chiffres 2005 ont été repris par absence de données 2003.*

Une forte progression est enregistrée sur le RER Vaud depuis 2003. Le trafic a même doublé en dix ans sur les lignes Lausanne – Yverdon-les-Bains, Lausanne – Palézieux – Payerne, Lausanne – Allaman et Lausanne – Villeneuve – St-Maurice. La progression est plus modérée sur la ligne de Vallorbe et dans la Vallée de Joux.

1.5 Des collaborations indispensables en planification

1.5.1 Léman 2030 – doubler la capacité de transport entre 2010 et 2030

Dans le contexte du fort accroissement de la fréquentation entre Lausanne et Genève, l'Office fédéral des transports (OFT) représentant la Confédération, les cantons de Genève et Vaud ainsi que les CFF poursuivent un objectif commun : doubler la capacité en places assises et permettre notamment la mise en place de la cadence au quart d'heure sur le RER Vaud. La réalisation de ces objectifs repose à la fois sur des investissements liés à l'infrastructure et sur l'acquisition de nouveaux trains. Les gares de Lausanne et Genève, actuellement saturées aux heures de pointe, seront transformées pour répondre à cette explosion de la demande.

Conscients que l'envergure de ces changements nécessite une organisation rigoureuse, l'OFT, les cantons de Genève et Vaud ainsi que les CFF ont signé, le 21 décembre 2009, une convention – cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Ce partenariat est appelé "Léman 2030".

Les projets suivants des CFF seront réalisés d'ici à l'horizon 2025 dans la région lausannoise :

Gare de Lausanne :

Les quais seront allongés à 420 mètres mais aussi élargis. La gare pourra accueillir des trains de 400 mètres, engagés sur les lignes IC ou IR desservant Zurich, Lucerne ou Brigue vers Genève-Aéroport. Ces longs trains, d'une capacité de l'ordre de 1'300 personnes, permettront une forte augmentation des places assises.

4^{ème} voie entre Lausanne et Renens:

La construction d'une 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens ainsi qu'un saut de mouton (passage d'une voie en dénivelé par-dessus une ou plusieurs autres) permettront d'augmenter la capacité et la flexibilité sur le tronçon le plus chargé de Suisse romande. La tête ouest de Lausanne, liaisons entre la gare et les quatre voies Lausanne – Renens, et les quais de la gare de Lausanne doivent aussi être remaniés. Ces infrastructures sont des éléments indispensables à l'introduction de la cadence au quart d'heure au cœur du RER Vaud (entre Cossonay et Cully).

Gare de Renens :

Au cœur de l'ouest lausannois, la gare de Renens va être entièrement rénovée afin d'améliorer les accès aux trains (largeur des quais, passages sous-voies).

Renouvellement des enclenchements :

Toute modification de l'infrastructure ferroviaire (transformation des plans de voies des gares de Lausanne ou Renens et mise en service de la 4^{ème} voie) oblige le renouvellement des enclenchements (installations de sécurité, signalisation) entre Lausanne et Renens.

Modernisation du faisceau de garage des Paleyres :

Le garage de trains plus longs (rames à 400 m) sur le faisceau des Paleyres, situé à l'est de la gare de Lausanne entre les lignes du Simplon et du Plateau, nécessite l'allongement des voies de garage. En effet, des rames (ICN, TGV, nouveaux trains "Grandes lignes" à deux étages) en unités multiples (deux rames attelées ensemble) seront appelées à circuler sur les relations les plus chargées.

1.5.2 Les mandats de planification – développement du trafic régional

Le canton de Vaud, représenté par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), et les CFF, mènent une démarche partenariale pour définir les étapes de développement du RER Vaud au travers de mandats de planification.

Ces mandats planifient le développement de l'offre du RER Vaud sur le moyen et le long terme. Une équipe de projet pluridisciplinaire a défini les besoins en infrastructure et en matériel roulant par interaction fine avec l'amélioration d'offre à mettre en place, pour chaque horizon de planification.

Un premier mandat, conduit entre 2006 et 2008, est notamment à l'origine de l'acquisition des 19 nouvelles rames Flirt, engagées progressivement à partir de 2009, et de la construction de la halte de Prilly-Malley entre Lausanne et Renens inaugurée en juin 2012 (voir paragraphe 1.1.3).

Le 2^{ème} mandat de planification terminé en juin 2012, a permis de définir trois phases de développement successives (paragraphe 1.5.3) de la 2^{ème} étape de développement du RER Vaud. Celle-ci vise une mise en place progressive d'améliorations de l'offre de transport du RER Vaud en fonction de l'évolution de la demande pronostiquée. Ces phases sont coordonnées avec les

modifications des horaires des trains "grandes lignes", et les développements d'infrastructures nécessaires à leur mise en œuvre.

1.6 Une réponse à la forte croissance de la demande

1.6.1 Prévisions de demande dépassées

L'évolution de la demande sur le RER Vaud des cinq dernières années ainsi que les pronostics de demande actualisés montrent que les précédentes estimations (de 2008) sont clairement dépassées. Le besoin d'une densification de l'offre, avec un train toutes les 15 minutes entre Cully et Cossonay au cœur de l'agglomération, identifié en 2008 déjà dans un premier mandat de planification (voir paragraphe 1.4.2), est confirmé de manière encore plus marquée par une seconde analyse approfondie de l'évolution de la fréquentation.

En 2007, 8.9 millions de voyageurs ont empruntés les trains du RER Vaud. Le nombre de voyageurs a continué de croître pour atteindre 14.7 millions de voyageurs en 2011.

Les prévisions de fréquentation pour 2020 et 2030 (voir annexe 3) montrent une progression conséquente du trafic sur l'ensemble des lignes avec une augmentation moyenne annuelle de 5%, variant selon les tronçons de +3% à +11%.

D'ici à 2030, le nombre de voyageurs augmentera encore de 63% en moyenne sur le réseau RER Vaud avec une pointe à +167% pour le tronçon Villeneuve – Montreux par rapport à 2010.

1.6.2 Stratégie de développement de l'offre par phases successives du RER Vaud

Ces projections constituent la base de la stratégie définie entre les CFF et le canton de Vaud. Celle-ci vise une qualité de desserte améliorée à chaque phase de développement, tenant compte des aspects suivants :

- Amélioration de l'offre par le renforcement plus systématique des compositions (2 rames sur les trains aux heures de pointe) nécessitant des infrastructures pouvant accueillir des trains plus longs.
- Renforcement de l'attractivité des liaisons depuis la Vallée de Joux, avec des liaisons directes sur Lausanne en supprimant le transbordement au Day, tout en maintenant la desserte de Vallorbe.
- Augmentation de la capacité de transport entre la Broye, région en fort développement, et le chef-lieu cantonal par une desserte de deux trains par heure : un nouveau train rapide RegioExpress (RE) Morat – Lausanne et le maintien du train régional Payerne – Lausanne.
- Densification de la desserte sur l'axe Cully–Cossonay, qui verra sa fréquentation doubler en 2030 (plus de 28'000 voyageurs par jour entre Lausanne et Renens contre 13'500 en 2010) et dépasser 15'000 voyageurs par jour sur les sections adjacentes Lausanne – Cully et Renens – Cossonay (contre 7'000 en 2010).

1.6.3 Présentation des phases de la 2e étape de développement du RER Vaud

Phase Grandson (lot 1) :

L'offre "CFF grandes lignes" sera fortement modifiée sur la ligne du Pied-du-Jura avec une offre à la demi-heure entre Yverdon-les-Bains et Bienne des trains ICN (variante décalage). Cette nouvelle trame a des répercussions importantes sur les horaires des trains du RER Vaud qui doivent être adaptés en conséquence. La gare de Grandson sera alors intégrée au réseau RER Vaud et les transits à Lausanne seront modifiés. Ces modifications d'horaires, coordonnées entre trafics grandes lignes et régional, seront mises en œuvre en décembre 2015, selon l'illustration de l'annexe 4.

Phase Broye (lot 2) et la Vallée de Joux (lot 3) :

Des relations directes entre Lausanne et Morat ainsi qu'un renforcement de la cadence dans la Broye seront offerts. Entre Le Brassus et Lausanne, des liaisons sans transbordement au Day sont prévues. Ces améliorations de l'offre dépendent d'importantes adaptations des infrastructures ferroviaires qui seront effectuées en synergie avec les travaux d'automatisation des installations de sécurité et de la gestion des appareils de voies. L'horizon de mise en service de cette nouvelle offre est prévu à l'horizon 2019-2020. Une représentation de cette offre est illustrée à l'annexe 5.

Phase cadence 15 minutes au cœur du RER Vaud (lot 4) :

Un doublement des cadences au cœur du réseau permettra de répondre à l'explosion de la demande pronostiquée avec l'introduction d'une desserte au quart d'heure entre Cully et Cossonay. Cette cadence est possible par superposition et décalage des lignes RER1 (Cully – Grandson) et RER2 (Aigle – La Sarraz, Vallorbe ou/et Le Brassus) circulant chacune avec une cadence semi-horaire. A son tour, la gare d'Aigle intégrera ainsi le réseau du RER Vaud lors de la mise en œuvre de cette étape à l'horizon 2019-2020. L'offre prévue est illustrée à l'annexe 5.

Pour permettre la réalisation de cette étape, des infrastructures importantes doivent être réalisées en parallèle, à savoir la quatrième voie Lausanne – Renens, le saut de mouton (passage dénivelé) entre Renens et Prilly-Malley ainsi que la tête Ouest de la gare de Lausanne.

1.6.4 Définition des besoins en infrastructures

Pour pouvoir mettre en place ces étapes successives d'amélioration de l'offre, différentes infrastructures doivent être réalisées ou adaptées à leur nouvelle fonction. Cet exposé des motifs dresse au chapitre 2 ci-après la liste des études à réaliser pour aboutir, pour tous les projets, au même stade d'avancement. Il s'agit de conduire les études jusqu'au retour des soumissions conséquentes aux appels d'offre aux entreprises de génie civil sur la base de projets de construction. Le financement des études jusqu'au retour de soumissions est assuré par le décret découlant du présent exposé des motifs.

Les dates de mise en œuvre des différentes infrastructures seront affinées et confirmées dans le cadre des prochaines phases d'études.

1.7 Mise en conformité des quais et des accès aux quais selon la loi sur l'égalité pour les handicapés

La loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand, RS 151.3), en ce qui concerne les transports publics, prescrit que les nouveaux véhicules et les nouveaux points d'arrêt ainsi que ceux qui sont transformés pour des raisons de maintien de la qualité des infrastructures, de développement du réseau, de la sécurité d'exploitation ou des raisons similaires, doivent correspondre aux besoins des voyageurs à mobilité réduite.

La loi fixe le délai de fin 2023 pour la mise en conformité de l'ensemble des quais et des accès aux quais.

Dans ce contexte, il est ainsi nécessaire de mettre aux normes d'accessibilité pour les voyageurs à mobilité réduite la gare de Grandson (lot 1), les haltes et les gares entre Palézieux et Faoug (lot 2), la gare du Day (lot 3) ainsi que les gares de Cully et de La Sarraz (lot 4).

En complément de ces aménagements, il est également prévu d'adapter en priorité les quais et les accès aux quais de la gare de Villeneuve (lot 5) pour les rendre conformes aux normes pour les personnes à mobilité réduite. Cette priorité est liée à la mise en service du nouvel Hôpital Riviera-Chablais (HRC), situé sur le site de Rennaz, dès l'automne 2017. La gare de Villeneuve servira de point d'échange entre le RER Vaud et la ligne de trolleybus Vevey – Montreux – Chillon – Villeneuve (VMCV 201) qui sera prolongée jusqu'à Rennaz.

2 INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES À LA 2ÈME ÉTAPE DE DÉVELOPPEMENT DU RER VAUD

2.1 Généralités : longueur des quais

En principe, les longueurs des quais sont prévues pour accueillir des convois circulant en unité double (deux rames accouplées). Les rames actuelles sont longues d'environ 75 m (Flirt ou Domino 3 éléments) et donc les quais sont prévus pour recevoir des trains de 150 m de longueur. Toutefois, dans les cas où cela n'engendre pas des surcoûts importants, les aménagements sont conçus de manière à pouvoir être prolongés pour des trains en unité triple (convois de 225 m) sans complication. Selon l'évolution du trafic, l'introduction de rames à deux étages (type Regio Duplex) est envisageable.

2.2 Lot 1 : Infrastructures nécessaires à Grandson pour l'horaire 2016

Sur la ligne du Pied-du-Jura, les trains pendulaires (ICN) circulent chaque heure "en rafale" (3 minutes l'un derrière l'autre) entre Bussigny et Bienne, pour permettre des correspondances alternées à Bienne, vers Bâle ou Zürich.

Dans le cadre des travaux dans le nœud de Lausanne, une phase consiste à construire une quatrième voie entre Lausanne et Renens ainsi qu'un saut-de-mouton (passage dénivelé d'une voie par-dessus une ou plusieurs voies) entre Prilly-Malley et Renens. Pour réaliser ces ouvrages, la circulation des trains ne sera possible que sur 2 voies au lieu de 3 entre Lausanne et Renens. Dès lors, cette restriction nécessitera une importante adaptation des horaires des circulations ferroviaires dans le nœud de Lausanne à partir du changement d'horaire de décembre 2015.

A cet horizon, le sillon du train ICN Lausanne – Zurich sera décalé de 30 minutes tandis que celui de l'ICN Genève-Aéroport – St-Gall sera maintenu dans sa configuration actuelle. Le décalage des trains ICN offrira donc une cadence semi-horaire entre Yverdon-les-Bains, Neuchâtel, Bienne et Zurich. Une correspondance sera assurée à Bienne chaque demi-heure en direction de Delémont et chaque heure en direction de Bâle. A terme, lorsque des trains ICN seront disponibles (libérés du Gothard vers 2018), il est envisagé une exploitation depuis Genève en alternant chaque heure la desserte directe de Bâle, respectivement celle de Zurich, tout en assurant en correspondance à Bienne la desserte de l'autre destination.

Par conséquent, les marches des trains régionaux circulant entre Lausanne et Yverdon-les-Bains devront aussi être adaptées. Les deux trains régionaux (un sillon régional : arrêt dans toutes les gares et un sillon accéléré : arrêt à Renens, Bussigny, Cossonay et Chavornay) seront mieux répartis dans l'heure et offriront une cadence régionale semi-horaire pour les gares desservies par les trains régionaux accélérés.

D'autre part, le terminus des lignes régionales sera reporté d'Yverdon-les-Bains à Grandson. Cette localité du nord vaudois s'intégrera alors dans le RER Vaud et sera desservie toutes les 30 minutes.

Les infrastructures, qui doivent être réalisées à l'horizon de décembre 2015, sont détaillées dans les chapitres ci-dessous.

2.2.1 Construction d'une gare de rebroussement à Grandson

Situation de départ :

Les trains du RER Vaud (lignes 1 et 11) ont actuellement leur terminus à Yverdon-les-Bains. Les nouveaux horaires planifiés, adaptés aux circulations "grandes lignes", nécessiteraient l'utilisation d'une voie supplémentaire à quai à Yverdon-les-Bains, à construire, pour accueillir simultanément des trains régionaux venant de Fribourg, Lausanne et Neuchâtel.

Une extension de la gare d'Yverdon-les-Bains s'est avérée rapidement très onéreuse. Après analyse, la

création d'une nouvelle voie à quai dans la gare de Grandson permettant de prolonger les circulations des trains du RER Vaud est apparue comme une solution favorable. Cette voie réalisée du côté du bâtiment voyageurs libère les voies 2 et 3 dédiées aux trains en transit (grandes lignes, fret ou régionaux circulant entre Yverdon-les-Bains et Neuchâtel). Ainsi une desserte de Grandson par les trains du RER Vaud sera assurée toutes les demi-heures (actuellement 4 trains par jour).

Modifications de l'infrastructure prévues :

- Réaliser un quai à 55 cm au-dessus du rail (H55) le long de la voie 1 permettant d'accueillir des trains de 150 m (2 rames) avec possibilité d'extension à 225 m.
- Aménager des accès au quai libres de marche.
- Equiper le quai au standard CFF (RV05) en termes de mobilier et d'éclairage notamment.
- Supprimer partiellement la voie 4 (quai de chargement).

L'élaboration du dossier d'approbation des plans a été engagée à fin 2013 avec une subvention à fonds perdus de CHF 320'000.- TTC octroyée par le canton de Vaud aux CFF.

2.2.2 Mise en conformité des quais et des accès de la gare de Chavornay

Situation de départ :

Les trains circulent principalement sur les voies 2 (vers Yverdon-les-Bains) et 3 (vers Lausanne). Ces voies sont accessibles par le quai central (quai 2), uniquement par des escaliers (non conformité LHand). De plus, la hauteur du quai central est insuffisante pour bénéficier pleinement de l'accès plain-pied des trains modernes engagés (rames FLIRT ou Domino).

Par ailleurs, les installations de sécurité entre Yverdon-les-Bains et Lausanne seront modernisées à l'horizon 2015. La mise en conformité du quai central peut être effectuée en même temps par synergie.

Modifications de l'infrastructure prévues :

- Mettre en conformité le quai 1 à une hauteur de 55 cm au-dessus du rail (H55) pour accueillir des trains de 75 m (1 rame).
- Mettre en conformité le quai 2 à une hauteur de 55 cm au-dessus du rail (H55) pour accueillir des trains de 225 m (3 rames).
- Adapter les installations de sécurité et corriger la géométrie des voies.
- Equiper les quais au standard CFF (RV05) en termes de mobilier et d'éclairage notamment.
- Adapter les accès aux trains (libre de marches) par la création de rampes d'accès aux quais.

2.3 Lot 2 - Infrastructures nécessaires dans la Broye à l'horizon 2019 - 2020

Le concept d'exploitation retenu prévoit la fusion du RegioExpress (RE) Lausanne–Payerne (circulant dorénavant toutes les heures) et du Regio (REG) Payerne–Morat. Ainsi, les voyageurs de la région d'Avenches et de Morat pourront se rendre chaque heure rapidement et sans changement jusqu'à Lausanne avec un transit court à Payerne.

La ligne de la Broye est à simple voie depuis Palézieux jusqu'à Payerne, Morat et Lyss. Entre Palézieux et Morat, les gares de Châtillens (commune d'Oron), Ecublens-Rue, Moudon, Lucens, Granges-Marnand, Payerne, Domdidier et Avenches sont équipées de deux ou plusieurs voies. Toutefois, l'intervention de personnel d'exploitation est encore nécessaire pour permettre le croisement des trains. En effet, l'installation de sécurité n'est ni automatisée, ni télécommandable. Elle est équipée d'appareils de type électromécaniques installés entre 1940 et 1975.

Actuellement, la gare de Moudon est desservie par du personnel CFF tout au long de la journée et le

croisement des trains du RER21 (Lausanne – Payerne) a systématiquement lieu dans cette gare. Aux heures de pointe, les jours de semaine, lorsque les trains accélérés RE Lausanne – Payerne circulent, du personnel est présent dans la gare de Granges-Marnand pour permettre le croisement des trains (RER21 et RE). Les gares de Payerne et d’Avenches sont également desservies par du personnel.

Ces contraintes de croisement sont très restrictives pour l’exploitation. La stabilité de l’horaire est très fragilisée par cette situation. Les installations de sécurité ne permettent aucun développement de l’offre ferroviaire. Dès lors, les projets nécessaires à l’amélioration de l’offre sur cette ligne, doivent impérativement être coordonnés et réalisés simultanément au renouvellement des installations de sécurité prévue par les CFF à l’horizon 2019 - 2020. La collision entre deux trains survenue en juillet 2013 a confirmé l’urgence pour les CFF de procéder au renouvellement des installations de sécurité.

Afin de permettre la mise en œuvre du concept d’exploitation retenu, la gare de Châtillens doit être adaptée et un îlot de double voie doit être construit entre Moudon et Lucens. Ces importants travaux entraîneront vraisemblablement la suspension totale du trafic ferroviaire pendant certaines périodes de chantier. Il est prévu de profiter de ces fermetures temporaires pour mettre à niveau (hauteur des quais, accès) toutes les gares et haltes vaudoises de la ligne de la Broye, permettant d’importantes économies dans la conduite des chantiers, sans contrainte de sécurité liées au maintien de la circulation des trains. Ces projets sont détaillés aux chapitres suivants en parcourant la ligne de Palézieux vers Morat.

2.3.1 Mise en conformité du quai de Palézieux-Village

Pour cette halte, les travaux se concentrent sur une mise en conformité du quai des voyageurs.

Modifications de l’infrastructure prévues :

- Rehausser et élargir le quai à une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 150 m (2 rames).
- Equiper le quai au standard CFF (RV05) en termes de mobilier, d’éclairage et de marquise notamment.
- Adapter les accès aux trains (libres de marches).

2.3.2 Mise en conformité des quais et aménagement d’un point de croisement à Châtillens

Situation de départ :

En situation normale, la gare de Châtillens est exploitée à simple voie (quai 1, voie 1) et voit l’arrêt uniquement des trains de la ligne RER21 (Lausanne – Payerne) toutes les heures. En situation perturbée, pour autant que du personnel soit présent dans la gare, les trains peuvent s’y croiser. Toutefois, seul le train qui utilise la voie 1, du côté du bâtiment des voyageurs, est habilité à assurer une desserte des voyageurs. En effet, le quai intermédiaire existant, situé entre les voies 1 et 2, est trop étroit. Il n’est pas autorisé pour accueillir des voyageurs. De plus, il est uniquement accessible en traversant la voie 1 à niveau.

Les horaires retenus dans le second mandat de planification prévoient un croisement systématique des trains régionaux Lausanne – Payerne dans cette gare. Elle doit donc être adaptée à sa nouvelle fonction.

Modifications de l’infrastructure prévues :

- Rehausser le quai existant pour atteindre une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 150 m (2 rames). Ce quai sera légèrement éloigné du passage à niveau (distance de glissement).
- Démolir le quai intermédiaire et construire un nouveau quai 2 extérieur, accessible par un passage inférieur à réaliser.

- Equiper les quais au standard CFF (RV05) en termes de mobilier, d'éclairage et de marquise notamment.
- Adapter les accès aux quais (libre de marches).
- Supprimer certains embranchements fret plus utilisés.
- Adapter les installations pour optimiser les temps de croisement des trains (entrées simultanées).

Ces modifications peuvent être effectuées en deux étapes successives. Tout d'abord la mise à niveau du quai 1, puis la construction du passage inférieur et du nouveau quai 2, à l'extérieur de la voie 2.

2.3.3 Ilot de double voie Moudon et Lucens et mise en conformité de la gare de Moudon

Situation de départ :

Le tronçon Moudon – Lucens est à simple voie. Les gares de Moudon et Lucens sont équipées d'un enclenchement desservi sur place. Les croisements sont donc possibles uniquement lorsque les gares sont desservies par du personnel. Les entrées simultanées ne sont par contre pas possibles.

Il est prévu de faire circuler deux types de trains sur la ligne de la Broye. Un train régional (RER) effectuant l'arrêt dans chaque gare entre Lausanne et Payerne tandis que l'autre train, accéléré, circulera entre Lausanne et Morat. Il effectuera la desserte des gares de Puidoux, Palézieux, Moudon, Lucens, Payerne puis toutes les gares et haltes jusqu'à Morat. Ainsi, toutes les gares desservies par le RE disposeront d'une cadence à 30 minutes en direction de Payerne et de Lausanne.

Selon l'horaire retenu dans le mandat de planification, les trains RER se croisent systématiquement à Châtillens (voir paragraphe 2.3.2 ci-dessus) alors que les trains RE Morat – Lausanne se croisent à Palézieux et Payerne. Finalement, les trains RER et RE doivent se croiser entre Moudon et Lucens.

Un îlot à double voie doit être réalisé pour permettre ce croisement en ligne (croisement dynamique). Il sera construit depuis Moudon en direction de Lucens sur une distance de 3 km environ. Par la même occasion, la gare de Moudon sera aussi remise à niveau étant donné que la double voie est amorcée depuis l'entrée (côté Lausanne) de cette gare.

Modifications de l'infrastructure prévues :

- Construire un îlot de croisement d'environ 3'000 m depuis la gare de Moudon en direction de Lucens.
- Rehausser le quai existant pour atteindre une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 150 m (2 rames).
- Construire un nouveau quai extérieur d'une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 150 m (2 rames).
- Equiper les quais au standard CFF (RV05) en termes de mobilier, d'éclairage et de marquise notamment.
- Equiper la gare de l'entrée simultanée.
- Créer un accès libre de marches par passage inférieur au nouveau quai extérieur.
- Adapter les plans des voies et corriger leur géométrie.
- Démolir des quais de chargement et acquérir des terrains.
- Adapter les installations de sécurité sur la base du nouvel enclenchement (projet séparé).

2.3.4 Mise en conformité des quais de Lucens et accès dénivelé

Afin d'assurer la stabilité de l'horaire, en cas de retard des trains, il est prévu d'aménager à Lucens un point de croisement moderne avec une mise à niveau des quais (hauteur, longueur) ainsi qu'un accès dénivelé au quai 2 par un passage inférieur à construire.

Modifications de l'infrastructure prévues :

- Rehausser et élargir le quai 1 à une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 150 m (2 rames) avec une distance de sécurité de 20 m entre la fin du quai et le passage à niveau.
- Equiper les quais au standard CFF (RV05) en termes de mobilier, d'éclairage et de marquise notamment.
- Adapter les accès aux trains.
- Adapter les installations pour optimiser les temps de croisement des trains.
- Démonteur en partie la voie 3 (implantation du quai 1).
- Démontage du quai intermédiaire non conforme à l'utilisation (trop étroit) et remplacement par une seconde bordure de quai extérieure à une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 150 m (2 rames). Ce nouveau quai est accessible par un passage inférieur (accès libre de marches).

2.3.5 Mise en conformité du quai de Granges-Marnand

Comme à Palézieux-Village, les travaux se concentrent sur une mise en conformité du quai des voyageurs.

Modifications de l'infrastructure prévues :

- Rehausser et élargir le quai 1 à une hauteur à 55cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 150 m (2 rames) avec une distance de sécurité de 20 m entre la fin du quai et le passage à niveau.
- Equiper le quai au standard CFF (RV05) en termes de mobilier, d'éclairage et de marquise notamment.
- Adapter les accès aux trains (quai 1).
- Démonteur en partie la voie 3 (implantation du quai 1 élargi).
- Démontage du quai intermédiaire non conforme à l'utilisation (trop étroit).

2.3.6 Mise en conformité du quai de Corcelles-Nord

Il s'agit uniquement de travaux de modernisation du quai actuel.

Modifications de l'infrastructure prévues :

- Rehausser et élargir le quai à une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 150 m (2 rames).
- Equiper le quai au standard CFF (RV05) en termes de mobilier, d'éclairage et de marquise notamment.

2.3.7 Mise en conformité des quais et aménagement d'un point de croisement à Avenches

Situation de départ :

La desserte régionale entre Payerne et Morat est assurée par une navette CFF circulant toute la journée entre ces deux gares et effectuant tous les arrêts intermédiaires : Corcelles-Nord, Dompierre (FR), Domdidier (FR), Avenches et Faoug. Aux heures de pointe, la ligne 5 du RER bernois (S-Bahn Bern Linie S5), exploitée par la Compagnie Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) est prolongée de Morat à Avenches ou Payerne. Entre Morat et Payerne, ces trains desservent Avenches et Domdidier (FR). Avec l'horaire actuel (2014), les trains Payerne – Berne (S-Bahn Bern) desservent Domdidier (FR) seulement dans un sens (vers Berne le matin et depuis Berne le soir).

Aux heures où les deux services roulent (CFF et BLS), les trains se croisent en gare d'Avenches. La gare d'Avenches est équipée de deux voies et d'un quai central (situé entre les voies 1 et 2) qui est étroit et uniquement accessible par des accès traversant à niveau la voie 1.

Modifications de l'infrastructure prévues :

- Rehausser le quai 1 à une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 150 m (2 rames).
- Démolir le quai intermédiaire et construire un nouveau quai 2, à l'extérieur des voies, accessible par un passage inférieur à réaliser.
- Adapter les accès aux quais (libre de marches).
- Supprimer certains embranchements fret plus utilisés.
- Equiper les quais au standard CFF (RV05) en termes de mobilier, d'éclairage et de marquise notamment.
- Adapter les installations pour optimiser les temps de croisement des trains.
- Créer un accès libre de marche (rampes) par un passage inférieur reliant les deux quais.

Dans le cadre des études en cours, les CFF envisagent également d'importants travaux pour l'adaptation du secteur de la gare lié au trafic des marchandises.

2.3.8 Mise en conformité du quai de Faoug

Les travaux liés spécifiquement au développement du RER Vaud concernent la transformation du quai actuel.

Dans le cadre des études en cours, les CFF étudient également la possibilité de créer un point d'évitement à Faoug, lié notamment aux besoins de circulation des trains marchandises.

2.4 Lot 3 - Infrastructures pour desservir la Vallée de Joux à l'horizon 2019 - 2020

Le RER Vaud desservira systématiquement et sans changement la gare de Vallorbe et la Vallée de Joux depuis Lausanne. Les trains circuleront en unités multiples (deux rames accouplées) entre Lausanne et le Day. Dans cette gare, la rame sera scindée en deux tranches. La première continuera son parcours vers Vallorbe tandis que la seconde rebrousse sur l'embranchement de la Vallée de Joux et offrira ainsi une relation directe Lausanne – Le Brassus, confortable pour les pendulaires en direction de Lausanne et les excursionnistes se rendant à la Vallée de Joux.

L'aménagement indispensable à l'introduction de cette nouvelle offre est décrit au paragraphe suivant.

2.4.1 Aménagement d'une gare de rebroussement au Day

Situation de départ :

Pour les relations Lausanne – Le Brassus, les voyageurs doivent changer de train en gare du Day. La voie 3 (embranchement vers Le Pont) est en courbe et ne convient pas pour les accès aux trains des personnes à mobilité réduite (lacune importante entre le quai en courbe et le véhicule). Il n'est techniquement pas possible d'améliorer la situation en conservant un quai courbe.

Une variante de desserte en "Y" a été retenue. Pour permettre le rebroussement des trains à destination du Brassus, le point d'arrêt du Day doit être déplacé en direction de Vallorbe pour s'implanter après l'aiguille du raccordement menant au Pont. La nouvelle gare sera donc aménagée de l'autre côté du pont de la route cantonale.

Modifications de l'infrastructure prévues :

- Construire un nouveau quai extérieur le long de la voie 1 (décalage d'environ 250mètres en direction de Vallorbe) d'une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 150 m (2 rames).

- Equiper le quai au standard CFF (RV05) en termes de mobilier, d'éclairage et de marquise notamment.
- Créer un accès libre de marches et sécurisé au quai.
- Construire deux nouvelles diagonales (liaisons entre les deux voies) franchissables à 90 km/h et corriger la géométrie des voies.
- La suppression du quai intermédiaire et la condamnation du passage inférieur abandonné et de ses accès sont en cours d'analyse par CFF – Immobilier.
- Adapter les installations de sécurité sur la base du nouvel enclenchement (projet conduit séparément par les CFF).

Des réflexions concernant l'aménagement de l'interface de transport (correspondance avec les bus, P+R, B+R,...) seront à conduire indépendamment avec les acteurs concernés.

2.5 Lot 4 - Infrastructures pour la cadence ¼ heure au cœur du RER Vaud à l'horizon 2019 – 2020

L'offre sera densifiée dans le cœur du réseau et permettra d'atteindre la cadence d'un train toutes les quinze minutes entre Cully et Cossonay par la superposition des lignes RER1 Cully – Grandson et RER2 Aigle – La Sarraz – Vallorbe / Le Brassus.

A cet horizon, la halte de Prilly-Malley sera desservie six fois par heure, tandis que dans le Chablais la gare d'Aigle sera intégrée au RER Vaud et par conséquent la gare de Roche sera à nouveau desservie régulièrement.

Le détail des infrastructures à réaliser est décrit aux paragraphes suivants.

2.5.1 Aménagement d'une gare de rebroussement à Cully

La ligne RER1, circulant avec une cadence semi-horaire, entre Grandson et Cully, aura son terminus dans cette dernière gare. Les infrastructures doivent être adaptées à cette nouvelle fonction.

Une coordination avec les travaux de modernisation de la gare de Lausanne et la mise au gabarit pour les trains à 2 niveaux sur la ligne du Simplon (PEL) est prévue pour préciser la période dans laquelle les travaux de Cully seront réalisés.

Situation de départ :

La configuration des voies de la gare de Cully ne permet pas le rebroussement des trains RER sans conséquence sur le reste du trafic grandes lignes et fret. L'infrastructure doit être adaptée pour permettre aux trains en terminus à Cully de pouvoir rebrousser. La voie 2 comprise entre les voies 1 et 3 (pour les trains en transit) sera équipée pour recevoir les trains du RER en terminus à Cully. Cette adaptation du schéma des voies et de l'accès aux trains est compatible avec l'automatisation (ATR) du tronçon Pully – Villeneuve, faisant l'objet d'un projet séparé (mise à l'enquête publique effectuée au dernier trimestre 2013, mise en service fin 2015).

Modifications de l'infrastructure prévues :

- Adapter les installations de voies et de lignes de contact.
- Mettre en conformité les actuels quais 1 (voie 1) et 2 (voies 2 et 3) avec une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 225 m (3 rames).
- Equiper les quais au standard CFF (RV05) en termes de mobilier, d'éclairage et de marquise notamment.
- Créer un accès libre de marche et sécurisé aux quais.
- Corriger la géométrie des voies et adapter les installations de sécurité sur la base d'un nouvel enclenchement (ATR Pully – Villeneuve, projet séparé).

2.5.2 La Sarraz : aménagement d'une gare de rebroussement

La ligne RER2 reliera Aigle à La Sarraz toutes les demi-heures. Un train sur deux circulera au-delà de la Sarraz (cadence horaire) en direction du Day, où la rame sera scindée en deux tranches (Vallorbe et Le Brassus). Lorsque les trains auront leur terminus à La Sarraz, ils devront disposer d'installations leur permettant de rebrousser.

Situation de départ :

Initialement, la cadence au quart d'heure dans le cœur du RER Vaud prévoyait un terminus en gare de Cossonay-Penthalaz. Après les premières réflexions conduites avec les CFF, il est apparu que la transformation de cette gare pour y introduire une voie de rebroussement (identique à celle de Cully, voir chapitre 2.5.1 ci-dessus) s'est rapidement révélée onéreuse. Le maintien de l'important trafic fret compliquait encore la recherche d'une solution économique pour disposer d'une voie de rebroussement.

Ainsi, le terminus des trains circulant entre Aigle et Cossonay est reporté à La Sarraz. Cette gare bénéficiera également d'une cadence semi-horaire toute la journée. Ce prolongement peut être assuré sans matériel roulant supplémentaire avec un rebroussement court prévu en 4 minutes à La Sarraz.

Actuellement, aucun train ne rebrousse dans la gare de la Sarraz, qui est équipée de deux voies en transit pour les trains du RER circulant entre Vallorbe et Lausanne. L'adaptation de cette gare pour permettre le rebroussement des trains sera alors nécessaire.

Modifications de l'infrastructure prévues :

- Mettre en conformité les quais 1 et 2 actuels avec une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 150 m (2 rames).
- Equiper les quais au standard CFF (RV05) en termes de mobilier, d'éclairage et de marquise notamment.
- Créer un accès libre de marche et sécurisé aux quais.
- Construire une diagonale (liaison entre les deux voies) à une vitesse de ligne de 90km/h du côté de Vallorbe et corriger la géométrie des voies.
- Adapter les installations de sécurité sur la base d'un nouvel enclenchement prévu pour le tronçon La Sarraz – Vallorbe (projet séparé ATR Daillens – Vallorbe conduit par les CFF pour une mise en service coordonnée).

2.6 Lot 5 - Mise en conformité prioritaire des quais et des accès aux quais à Villeneuve

2.6.1 Villeneuve : mise en conformité des quais

Situation de départ :

La desserte de la gare de Villeneuve est principalement assurée par les trains du RER Vaud (lignes 1 et 3) qui ont leur terminus dans cette gare et rebroussement sur la voie 3 (quai 2). Cette voie est accessible uniquement depuis le passage sous-voies par des escaliers. Les voies 1 (vers Lausanne) et 2 (vers St-Maurice) sont utilisées par les trains d'heure de pointe (St-Maurice – Lausanne), soit en début soit en fin de service du RER1 (rame garée la nuit à St-Maurice).

Lorsque les trains du RER1 seront prolongés vers Aigle (horizon 2019-2020), ils transiteront à travers la gare de Villeneuve et utiliseront les quais des voies 1 (vers Lausanne) et 2 (vers Aigle). Par ailleurs, l'accès par transport public au futur Hôpital du Chablais, qui sera ouvert à l'automne 2017, s'effectuera par trolleybus depuis Villeneuve (VMCV ligne 201) pour les voyageurs arrivant en train. Le quai 1 (voie 1) est déjà rehaussé mais devra être prolongé de quelques dizaines de mètres. Quant au quai 2 (voies 2 et 3), il devra être complètement adapté.

Pour compléter la desserte de l'Hôpital du Chablais, le canton de Vaud souhaite à terme que l'arrêt à

Villeneuve puisse aussi être effectué par les futurs trains RegioExpress à deux étages venant d'Annemasse et de Genève (horizon 2018) qui circuleront vers le Bas-Valais (Bex, St-Maurice). La longueur des compositions considérée pour l'adaptation des quais de Villeneuve est de 300 m (2 rames DuplexRegio de 150 m).

Modifications de l'infrastructure prévues :

- Adapter les accès au quai 2 (libre de marches) par la construction de rampes d'accès entre les quais et le passage sous-voies.
- Rehausser le quai 2 avec une hauteur à 55 cm au-dessus du rail (H55) pouvant accueillir des trains de 300 m.
- Prolonger le quai 1 pour accueillir des trains de 300 m.

2.7 Résumé des projets

2.7.1 Lots d'infrastructure

Le tableau suivant regroupe les projets d'infrastructure en 5 lots indépendants, correspondant aux étapes d'amélioration de l'offre (Grandson, Broye, Vallée de Joux, cœur du RER et mise en conformité urgente).

Les phases successives suivantes doivent être accomplies par les CFF pour réaliser un projet d'infrastructure. Les estimations des coûts sont basées sur l'expérience des CFF et sur les normes SIA pour les travaux de génie civil.

Etude sommaire :

Cette prestation initiale est prise en charge par les CFF dans le cadre de mandats de planification.

Estimation du coût du projet à $\pm 50\%$.

Etude préliminaire :

Le coût de cette phase est estimé à 0.2% du coût du projet.

Estimation du coût du projet à $\pm 30\%$.

Avant projet :

Le coût de cette phase est estimé à 1.8% du coût du projet.

Estimation du coût du projet à $\pm 20\%$.

Procédure d'approbation des plans (PAP) :

Le coût de cette phase est estimé à 3% du coût du projet.

Le suivi de la procédure d'approbation des plans est inclus dans la PAP.

Appel d'offre et retour des soumissions :

Le coût de cette phase est estimé à 0.5% du coût du projet.

Projet de construction :

Le coût de cette phase est estimé à 3% du coût du projet.

Estimation du coût du projet à $\pm 10\%$.

Exécution des travaux et suivi :

Cette phase sera financée par un décret spécifique ultérieur.

Le taux d'études pour les prestations successives nécessaires à l'obtention du permis de construire et d'un devis basé sur des soumissions d'entreprises est ainsi de 8.5%.

Un taux de 6.5% est appliqué pour la gare de Chavornay qui a déjà fait l'objet d'une étude sommaire et d'une étude d'avant-projet financée directement par les CFF. D'autre part, les études préliminaires et d'avant-projet de la gare de Cully sont financées dans le cadre du crédit d'études alloué pour le développement du RER Vaudois (décret du 13.02.2007).

Vu les délais, l'élaboration du dossier pour la procédure d'approbation des plans de la gare de Grandson et le dossier d'appel d'offre ont fait l'objet d'une subvention financée par le budget ordinaire de l'Etat en 2013. Dans le cas présent, un solde (3%) est prévu pour l'élaboration du projet de construction.

	Coût du projet y.c. hon. (±50%) CHF	Coût travaux hors hon. CHF	Taux coûts des études %	Coûts des études CHF
Lot 1 : Grandson (2016)				
Grandson	4'500'000	3'913'000	3	117'000
Chavornay	4'300'000	3'739'100	6.5	243'000
Lot 2 : Broye (2019 - 2020)				
Châtillens	20'000'000	17'391'300	8.5	1'478'000
Moudon	65'000'000	56'521'700	8.5	4'804'000
Palézieux-Village	2'300'000	2'000'000	8.5	170'000
Lucens	10'000'000	8'695'700	8.5	739'000
Granges-Marnand	2'700'000	2'347'800	8.5	200'000
Corcelles-Nord	1'900'000	1'652'200	8.5	140'000
Avenches	15'000'000	13'043'500	8.5	1'109'000
Faug	2'100'000	1'826'100	8.5	155'000
Lot 3 : Vallée de Joux (2019 - 2020)				
Le Day	13'000'000	11'304'300	8.5	961'000
Lot 4 : Cœur du RER à 15' (2019 - 2020)				
Cully	38'700'000	33'652'200	6.5	2'187'000
La Sarraz	10'000'000	8'695'700	8.5	739'000
Lot 5 : Mise en conformité prioritaire				
Villeneuve	7'000'000	6'087'000	8.5	517'000
Montant HT	196'500'000	170'869'600		13'559'000
Honoraires HT (15% du coût des travaux)	25'630'400			
Montant TTC (TVA 6.8%)				14'481'000
Crédit EMPD (montant arrondi)				14'500'000

2.7.2 Taux de TVA appliqué

Les prestations propres des CFF liées ne sont pas soumises à la réduction de la déduction de l'impôt préalable. La proportion moyenne des prestations propres CFF sur l'ensemble d'un ouvrage ayant été estimée à 15% du volume d'investissement, seuls 85% des coûts sont soumis à la réduction de la déduction de l'impôt préalable. L'Administration fédérale des contributions a donc accordé aux CFF un taux forfaitaire de réduction de la déduction de l'impôt préalable de 6.8% (85% * TVA 8%) dès le 01.01.2011 pour les contributions à fonds perdus en ce qui concerne les financements particuliers de projets à l'investissement.

3 MODE DE CONDUITE DU PROJET

3.1 La conduite des projets

La conduite des études sera confiée à CFF Infrastructure en collaboration étroite avec la DGMR, avec pour objectif de les amener jusqu'au stade des retours des soumissions conséquents aux appels d'offre aux entreprises de construction. CFF Infrastructure pourra confier à des mandataires tiers une part des prestations d'étude en appliquant les règles des marchés publics. Dans ce cas, la DGMR sera consultée.

4 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

4.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet Procofiév 600'608 – DDI 200002 – CE-RER Vaudois

En milliers de francs

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total 2014 - 17
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	4'400	4'400	4'400	1'300	14'500
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	-	-	-	-	-
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	4'400	4'400	4'400	1'300	14'500
b) Informatique : dépenses brutes	-	-	-	-	-
b) Informatique : recettes de tiers	-	-	-	-	-
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	-	-	-	-	-
c) Investissement total : dépenses brutes	4'400	4'400	4'400	1'300	14'500
c) Investissement total : recettes de tiers	-	-	-	-	-
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	4'400	4'400	4'400	1'300	14'500

Objet Procofiév 600'608 – DDI 200002 – CE-RER Vaudois a été introduit au budget d'investissement 2014 et plan 2015 – 2018 avec les montants suivants :

Année 2014 : CHF 4'400'000.-
Année 2015 : CHF 4'400'000.-
Année 2016 : CHF 4'400'000.-
Année 2017 : CHF 600'000.-

Le budget d'investissement sera adapté lors de sa prochaine mise à jour.

Une part de ces montants d'études sera financée au moyen des revenus extraordinaires des

préfinancements d'un montant de 325 millions que le Conseil d'Etat a décidé en août 2011 de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des 500 millions de francs qui a pu être dégagée aux comptes de 2011 pour des projets notamment en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RPT).

Les objets qui figurent dans la liste des projets concernés par le préfinancement sont les suivants :

Objets préfinancés	Coût des études HT	TVA 6.80%	Coût des études TTC
Lot 1 : Gare de Grandson	117'000	8'000	125'000
Lot 2 : Gare et point d'évitement de Châtillens	1'478'000	101'000	1'579'000
Lot 2 : Gare de Moudon et tronçon à double voie	4'804'000	327'000	5'131'000
Lot 3 : Gare du Day	961'000	65'000	1'026'000
Lot 4 : Gare de Cully	2'187'000	149'000	2'336'000
Lot 4 : Gare de la Sarraz	739'000	50'000	789'000
Total	10'286'000	700'000	10'986'000

Ils correspondent aux projets d'investissements prioritaires identifiés dans le cadre du mandat de planification n°2 (2010-2012) conduit avec les CFF, alors en cours d'étude.

Le budget des études pour ces objets représente un montant de CHF 10'985'000 TTC (yc part des divers).

4.2 Amortissement annuel

L'Etat financera un montant net de CHF 14'500'000.- à amortir en 10 ans : le montant d'amortissement annuel représente ainsi la somme de CHF 1'450'000.-

En application de la loi sur les transports modifiée le 21 novembre 2000, les communes ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional.

Ainsi, les charges financières annuelles précitées d'un montant de CHF 1'450'000.- sont réparties comme suit :

- Etat de Vaud : 70% de CHF 1'450'000.- : CHF 1'015'000.-
- Communes : 30% de CHF 1'450'000.- : CHF 435'000.-

La contribution des communes est imputée au compte 4632000000 : " subventions des communes et des syndicats intercommunaux ".

L'amortissement annuel sur les objets préfinancés (voir paragraphe 4.1 ci-dessus) est de CHF 1'098'500.-. Ce montant est imputé dans le tableau récapitulatif du paragraphe 4.16 sous la rubrique des "revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements".

4.3 Charges d'intérêt

La charge nette théorique d'intérêts (5%) représente le montant annuel de :

$$\frac{\text{CHF } 14'500'000 \times 5.0 \times 0.55}{100} = \text{CHF } 398'750.- \text{ arrondi à CHF } 398'800.-.$$

Cette charge interviendra durant la période d'amortissement, soit pendant 10 ans.

En application de la loi sur les transports modifiée le 21 novembre 2000, les communes ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional.

Ainsi, les charges financières annuelles précitées d'un montant de CHF 398'800.- sont réparties comme suit:

- Etat de Vaud : 70% de CHF 398'800.- : CHF 297'200.-
- Communes : 30% de CHF 398'800.- : CHF 119'600.-

La contribution des communes est imputée au compte 4632000000 : " subventions des communes et des syndicats intercommunaux ".

4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret n'a pas d'effet sur l'effectif existant de la DGMR. La mise en œuvre du décret constituera en revanche une action prioritaire de la Division management des transports (DGMR - MT).

4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le projet de décret n'a pas d'autres conséquences sur le budget de fonctionnement.

4.6 Conséquences sur les communes

En application de la loi sur les transports modifiée le 21 novembre 2000, les communes ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional.

Ainsi, la part des communes aux charges financières est la suivante(en milliers de francs):

Intitulé	
Charges théoriques d'intérêt	398.8
Amortissements	1'450.0
Total des charges financières	1'848.8
Part des communes aux intérêts : 30%	119.6
Part des communes aux amortissements (30%)	435.0
Part des communes aux charges financières (30%)	554.6

Dans la pratique, le taux d'intérêt effectivement appliqué pour le calcul de la part des communes est le taux moyen de la dette de l'Etat de l'année précédente (2.7% en 2012).

Le montant est réparti par région de transport au pro rata des coûts d'étude par projet.

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

Le projet de décret n'a pas de conséquences directes sur l'environnement dans la mesure où il s'agit d'un crédit d'études. En revanche, la réalisation des projets envisagés contribuera à la protection de l'environnement et à l'économie d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur des transports publics.

4.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le développement du RER Vaud fait partie de l'axe no 4 "Investir – innover – faire rayonner le canton" du programme de législation 2012 – 2017, adopté le 12 octobre 2012 par le Conseil d'Etat.

La 4^{ème} action concerne le développement du trafic régional des voyageurs sur les lignes régionales :

Améliorer les prestations au public sur les lignes régionales, par une extension et une augmentation des cadences du RER et une amélioration du matériel"

La mesure 4.3 porte sur les transports publics et la mobilité avec pour buts d'investir et d'optimiser : *"Accompagner la croissance économique et démographique requiert de relier toutes les régions à un même réseau cohérent, dense et connecté aux autres cantons, permettant toutes les mobilités. Des augmentations de fréquence et de desserte sur les réseaux régionaux (RER, bus) sont donc nécessaires, de même que des augmentations de capacité sur les lignes nationales qui traversent le territoire vaudois. Parallèlement, le réseau routier doit être entretenu, développé et modernisé au service des déplacements quotidiens de la population et des flux économiques"*

Le développement du RER Vaud est présenté dans la mesure A21 du volet stratégique de la l'adaptation 2 du Plan directeur cantonal (PDCn), entrée en vigueur le 15 juin 2012 (pp 64 à 72 voir aussi paragraphe 4.10).

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

L'exposé des motifs et projet de décret prend en compte les règles fixées par l'Administration fédérale des contributions AFC en matière de TVA, présentées dans la brochure "Info TVA 10 concernant le secteur Entreprises de transports publics et de transports touristiques" publiée en janvier 2010 (voir aussi chapitre 2.7.2).

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

Les crédits d'étude sont des dépenses servant à déterminer l'ampleur et le coût de projets d'investissement ultérieurs (art. 34 al. 1 LFin). La détermination du caractère nouveau ou lié de frais d'études implique donc également un examen sous l'angle de l'article 163, 2^{ème}alinéa Cst-VD, 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 la charge nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques.

D'une part, le développement du RER Vaud repose de manière générale sur l'article 57, 3ème alinéa Cst-VD, qui stipule que " l'Etat favorise les transports collectifs ". D'autre part, il se justifie en revanche de se fonder sur les dispositions citées de la Loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) et, surtout, sur les mesures figurant tant dans le plan des mesures OPair que dans le Plan directeur cantonal (PDCn, "cadre gris").

Le principe de telles contributions étatiques et la forme proposée sont prévus respectivement à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 et à l'article 9 de la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP).

Principe de la dépense: Etudes en vue de répondre à la croissance du trafic (1), au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges (2) et au plan directeur cantonal (3) :

(1) Croissance du trafic :

Les aménagements de points d'évitement, de nouveaux terminus, les prolongements et rehaussement de quais, décrits au chapitre 2, ont pour objectif d'accroître la capacité de transport, en offrant un

nombre suffisant de places assises, par une augmentation du nombre de convois (cadence) et de leur longueur. Il sera alors possible de répondre à la croissance du trafic, tout en respectant les lois fédérales en termes d'accessibilité (accès libre de marches, quais hauts permettant l'accès plain-pied) en vigueur (LHand).

Le projet de décret porte sur l'engagement d'un crédit d'études servant à définir précisément les investissements à prévoir pour le développement des infrastructures ferroviaires du RER Vaud.

Les paragraphes 1.3 et 1.5.1 ont respectivement présenté l'évolution du trafic voyageur durant ces dernières années et les prévisions de croissance de trafic à l'horizon 2030.

Le nombre de voyageurs du RER Vaud a progressé de 8.9 millions de voyageurs en 2007 pour atteindre 14.7 millions de voyageurs en 2011, soit une augmentation de 65% en 4 ans. Cette croissance est notamment liée à la mise en service du métro m2 à Lausanne en automne 2008.

Les prévisions de fréquentation pour 2020 et 2030 (voir annexe 3) montrent une progression conséquente du trafic sur l'ensemble des lignes avec une augmentation moyenne annuelle de 5%, variant selon les tronçons de +3% à +11%. Ainsi, d'ici à 2030, le nombre de voyageurs augmentera encore de 63% en moyenne sur le réseau RER Vaud avec une pointe à +167% pour le tronçon Villeneuve – Montreux par rapport à 2010.

(2) Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne - Morges :

De plus, les dépenses à engager font partie des actions retenues par le Conseil d'Etat dans le plan des mesures OPair 2005 (Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de l'agglomération Lausanne – Morges. Ce plan a été adopté par le Conseil d'Etat en date du

11 janvier 2006. Les mesures du plan OPair sont contraignantes pour le canton et " doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans " (art. 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air). Cette action est déclinée dans la mesure MO-17 "Amélioration de l'offre des transports publics – liaisons régionales et interrégionales"(page 36 du catalogue des mesures):

"a) Développement du REV

La planification actuelle s'oriente vers une articulation du réseau REV autour des axes Yverdon/Vallorbe-Payerne et Allaman-Villeneuve. La nouvelle offre concernera directement le périmètre du plan des mesures, où la cadence des convois variera de 15 à 30 min. L'offre REV évoluera selon des étapes dont l'horizon reste à définir, calquées sur celles intervenant sur le réseau "Grandes Lignes". La qualité de service recherchée ne pourra cependant pas être assurée sans la réalisation de voies supplémentaires sur certains tronçons. Ces infrastructures nouvelles constituant l'enjeu principal de la politique cantonale de développement du REV, il s'agit d'entreprendre toutes les démarches nécessaires à leur concrétisation la plus rapide possible. Le cas échéant, des solutions transitoires basées sur un nouveau matériel roulant pourraient être adoptées.[...]

Objectif principal: développer les transports publics par chemin de fer.

Effet attendu : augmentation de la part des déplacements effectués en transports publics en augmentant les prestations offertes par ces derniers. Nombre de voyageurs transportés par les CFF et les TP régionaux. Part modale CFF et TP en général.

Programmes, délais, modalités:[...]

- 2020 : Etapes successives d'amélioration de l'offre REV, à calquer sur les modifications intervenant sur l'offre "Grandes Lignes" ".

(3) Plan directeur cantonal (PDCn) :

Le développement du RER Vaud est présenté dans la mesure A21 du volet stratégique de la l'adaptation 2 du Plan directeur cantonal (PDCn), entrée en vigueur le 15 juin 2012 (pp 64 à 72 voir aussi paragraphe 4.8).

La mesure est la suivante (texte signalé par un encadré gris page 65)

"Le Canton établit la planification des investissements ferroviaires nécessaires sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer progressivement la qualité de la desserte d'ici 2020. La priorité est donnée au développement du Réseau Express Régional Vaudois (RER Vaudois). Les investissements sont coordonnés avec le renforcement des liaisons avec les cantons voisins et les réseaux d'agglomération. Le Canton se donne les objectifs suivants :

· les cadences sont augmentées à 15 minutes sur les lignes où la demande le justifie et à 30 minutes sur les autres axes principaux, ..."

Cette mesure, figurant en encadré gris, a "force obligatoire pour les autorités publiques (validée par le Grand Conseil)" (page 4)

Quotité de la dépense

Les engagements ne contiennent que des dépenses indispensables à l'augmentation de la capacité de transport sur l'ensemble du RER Vaud.

Moment de la dépense

Les dépenses ne peuvent pas être différées dans le temps, compte tenu des besoins d'adapter et de disposer d'infrastructures permettant des améliorations substantielles de l'offre de transport du RER Vaud. Il s'agit de répondre à la forte croissance du trafic enregistrée ces dernières années et aux projections de croissance du trafic à venir dans les prochaines années.

Conclusions

Le crédit d'étude proposé comporte des dépenses liées. Il n'est donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD.

4.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

4.12 Incidences informatiques

Néant.

4.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

4.14 Simplifications administratives

Néant.

4.15 Protection des données

Néant.

4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences financières sur le budget de fonctionnement de l'Etat (en milliers de francs) :

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge théorique d'intérêt	-	398.8	398.8	398.8	1'196.4
Amortissement	-	1'450.0	1'450.0	1'450.0	4'350.0
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires	-	-	-	-	-
Total augmentation des charges	-	1'848.8	1'848.8	1'848.8	5'546.4
Diminution de charges	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires : part des communes aux intérêts (30%)	-	119.6	119.6	119.6	358.9
Revenus supplémentaires : part des communes aux amortissements (30%)	-	435.0	435.0	435.0	1'305.0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	-	1'098.6	1'098.6	1'098.6	3'295.8
Total diminution des charges	-	1'653.2	1'653.2	1'653.2	4'959.7
Total net	-	195.6	195.6	195.6	586.7

5 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL À LA MOTION TRANSFORMÉE EN POSTULAT ROXANNE MEYER KELLER ET CONSORTS AU NOM DES DÉPUTÉ-E-S DU DISTRICT DE LA BROYE-VULLY DEMANDANT LE DÉBLOCAGE DES CRÉDITS NÉCESSAIRES POUR AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET ROUTIÈRES DANS LA BROYE-VULLY (11_MOT_152)

5.1 Texte déposé

Texte déposé

Le canton a annoncé disposer d'un montant total de CHF 500 millions à utiliser dans divers secteurs afin de soutenir l'économie. En effet, le chef-lieu du district de la Broye-Vully, Payerne, ne jouit que d'une cadence ferroviaire à l'heure, alors que d'autres régions du canton profitent déjà d'une cadence à la demi-heure et profiteront sous peu d'une cadence au quart d'heure. Encore plus éloignée, la localité d'Avenches ne peut être atteinte depuis Lausanne qu'au terme d'un long voyage ferroviaire impliquant un changement assorti d'une attente en gare de Payerne. Les liaisons au départ de Lausanne à destination de régions périphériques, notamment de St-Cergue, de Ste-Croix et de Leysin, sont beaucoup plus rapides malgré l'utilisation de la voie étroite, voire de la crémaillère pour Leysin.

Proposition

L'amélioration de cet état de fait peut être réalisée par des travaux à l'infrastructure CFF au moyen de la création de point de rencontre en gare de Châtillens et par le doublement de la voie entre Moudon – Lucens. Ceux-ci s'avèrent d'autant plus nécessaire que la région de la Broye enregistre toujours plus l'effet du repli de la population et des industries sur notre région, l'arc lémanique étant saturé. De plus, il est impératif de tenir également compte des transports publics (bus) en général, ainsi que de la création de parking-relais (P+R). L'amélioration des routes cantonales, notamment de la route RC 601, va de pair avec celle de l'infrastructure ferroviaire citée ci-dessus.

Conclusion

Les motionnaires demandent au Conseil d'Etat d'engager les moyens financiers nécessaires à l'amélioration des infrastructures ferroviaires et routières citées ci-dessus en grevant le montant de 500 millions de francs destiné à soutenir l'économie du canton, et ceci en étroite collaboration avec les cantons limitrophes.

Demande le renvoi direct au Conseil d'Etat.

Villars-le-Grand, le 11 novembre 2011. (Signé) Roxanne Meyer Keller et 33 cosignataires

5.2 Rapport du Conseil d'Etat

Cette motion a été transformée en postulat lors de la séance du Grand Conseil du 27 mars 2012.

Concernant les infrastructures ferroviaires, le présent exposé des motifs répond au postulat. En effet, les études prévues permettront de déterminer les coûts de construction des infrastructures nécessaires au développement de l'offre dans la Broye (voir paragraphe 2.3), notamment :

- le dédoublement de la voie entre Moudon et Lucens
- l'adaptation de la gare de Châtillens.

Les crédits de construction feront l'objet de décrets présenté ultérieurement au Grand Conseil.

A l'horizon 2019 - 2020, la desserte de Lausanne vers la Broye comprendra chaque heure :

- un train RE Lausanne – Morat, accéléré entre Lausanne et Payerne, puis s'arrêtant à toutes les stations entre Payerne et Morat

– un RER Lausanne – Payerne, avec arrêt à toutes les stations.

Concernant les parkings "park + rail" aux gares situées le long de la ligne, les CFF prévoient d'en aménager dans les différentes gares selon les disponibilités foncières et en collaboration avec les autorités municipales.

Pour les infrastructures routières, les attentes des habitants de la Broye, du Jorat et des Hauts de Lausanne ont été considérées dans le projet de requalification de la RC 601. En mars 2014, les communes de Lausanne et d'Epalinges ont signé avec le DIRH une convention sur les principes de financement et les grandes lignes du projet (voir détails sous ch. 7.2.2). Celui-ci est donc relancé sur de bonnes bases et sa réalisation sera effective ces prochaines années.

Enfin, le budget des subventions aux entreprises de transport public pour 2014 de la DGMR a permis d'améliorer l'offre de transport en semaine de la ligne t162 reliant Epalinges, Croisettes à Moudon, gare en introduisant une cadence semi-horaire tout au long de la journée depuis le 16 décembre 2013.

En conclusion, les projets du présent EMPD rejoignent les propositions du postulat. Ces prochaines années, les liaisons en transports publics avec la Broye seront notablement améliorées. Quant à la route cantonale, également évoquée dans le postulat, elle sera adaptée aux conditions de trafic et d'urbanisation du XXI^e siècle.

6 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL À L'INTERPELLATION ALIETTE REY-MARION – A QUAND DES TRANSPORTS PUBLICS ADAPTÉS À TOUS LES ÂGES ? (13_INT_087)

6.1 Texte déposé

Depuis quelques années, au début décembre en général, les horaires des transports publics varient de quelques minutes et même quelques courses se voient annulées sans avertissement du fait que, dans les gares citées ci-dessous, il n'y a plus de personnel (gares fermées). En contrepartie, les prix ne font que d'augmenter et les prestations de ces transporteurs sont toujours plus négligées sur la ligne Payerne – Lausanne et un manque de rames sur cette ligne aux heures de pointe se fait cruellement sentir.

En effet, dans les gares de Granges-près-Marnand – Lucens – Moudon etc., les quais de gare ne sont pas du tout adaptés aux trains. Le trou dangereux d'une trentaine de centimètres entre la rame à l'arrêt et le quai de la gare et un espace qui se transforme en gouffre pour les personnes âgées, les personnes handicapées ou les parents avec une poussette.

Depuis l'arrivée des rames "Domino" sur la ligne Payerne – Lausanne, soit environ deux ans, les marches sont trop hautes, environ 50 centimètres, pour atteindre l'escalier et les mains courantes qui sont très difficiles d'accès.

D'après les déclarations des CFF faites dans l'article du quotidien 24heures du mardi 15 janvier dernier "Le cauchemar des nouveaux trains dans les vieilles gares", les CFF ont jusqu'à fin 2023 pour rehausser tous les quais de 55 centimètres conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés. Je vous laisse imaginer la réflexion d'une personne âgée de plus de 80 ans suite à ces propos. Mais de qui se moque-t-on ? Ces personnes se sentent exclues du fait qu'elles ont pour la plupart rendu leur permis de conduire et qu'elles n'ont plus accès aux transports publics vu toutes les chicanes existantes.

Toujours dans ce même article, les CFF recommandent aux personnes âgées ou handicapées rencontrant des difficultés sur les quais, de monter soit à l'avant, soit à l'arrière du train en utilisant une plate-forme permettant l'accès facilité au train.

L'arrêt du train ne dure que quelques petites minutes et pour une maman avec une poussette, une personne handicapée ou une personne âgée, se déplacer de parfois quelques 15 à 20 mètres voir plus pour peut-être pouvoir monter dans une voiture de commande avec plate-forme devient assez sportif voir stressant. Les personnes âgées préfèrent ne plus prendre le train.

Mes questions au Conseil d'Etat :

- 1. Le Conseil d'Etat a-t-il pris connaissance de la situation sur les difficultés d'accès aux nouvelles rames (Domino) pour bon nombre d'utilisateurset sur le manque de rames aux heures de pointe ?*
- 2. Le Conseil d'Etat a-t-il pris mot avec la Régie Fédérale pour rechercher une solution rapide adaptée au plus grand nombre d'utilisateurs ?*
- 3. Si non, a-t-il l'intention de le faire ?*
- 4. Comment sont annoncées les annulations des trains dans les gares qui ne sont plus desservies par des collaborateurs ?*
- 5. Comment sont signalés les wagons adaptés aux personnes âgées ou à mobilité réduite ?*

Je remercie le conseil d'Etat pour ses réponses.

Ne souhaite pas développer.

Oulens-sur-Lucens, le 22 janvier 2013.

6.2 Préambule

Dans le cadre des mandats de planification (voir paragraphe 1.4.2), les CFF et le canton de Vaud ont défini ensemble des étapes de développement de l'offre de transport ferroviaire pour répondre à la croissance du trafic.

Concernant la ligne de la Broye, il est prévu une desserte combinée d'un train RegioExpress Lausanne – Morat desservant Puidoux, Palézieux, Moudon, Lucens, Payerne, Corcelles-Nord, Dompierre, Domdidier, Avenches et Faoug ainsi qu'un train régional circulant de Lausanne à Payerne. La capacité de transport sera ainsi augmentée. Avec des quais allongés pour accueillir des trains de 150 m (2 rames accouplées) et rehaussés à une hauteur de 55 cm au-dessus du rail, permettant l'accès aux véhicules à plancher bas de plain-pied, les conditions de transport seront nettement améliorées d'ici à l'horizon de 2019 - 2020, avec la mise en service de l'étape Broye (voir annexe 5).

Le présent exposé des motifs détaille les travaux à réaliser pour atteindre ce niveau d'offre à l'horizon souhaité. Il permettra d'assurer le financement des études des projets jusqu'au stade du retour des soumissions (voir paragraphe 2.7).

Pour l'exécution des travaux, des crédits d'ouvrage seront demandés ultérieurement au Grand Conseil dans d'autres exposés des motifs et projets de décret.

6.3 Réponses aux questions

1. Le Conseil d'Etat a-t-il pris connaissance de la situation sur les difficultés d'accès aux nouvelles rames (Domino) pour bon nombre d'utilisateurset sur le manque de rames aux heures de pointe ?

Le Conseil d'Etat est conscient de ces difficultés et les regrette. Il met tout en œuvre pour adapter la hauteur des quais dans un maximum de gares, avant le délai d'adaptation à fin 2023, fixé par la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand, RS 151.3). Le présent exposé des motifs permettra de définir les travaux à effectuer pour améliorer l'accessibilité aux trains des voyageurs de la ligne de la Broye, notamment.

Concernant le manque de rames, la situation est suivie de près avec l'entreprise CFF qui informe régulièrement la DGMR des problèmes de capacité qui sont rencontrés. Les trains des heures de pointe circulant entre Lausanne et Payerne et inversement, et tout particulièrement le train 12918 (Payerne 06 :39 – Lausanne 07 :36) sont les plus concernés. Dans leur état actuel, les infrastructures ne permettent malheureusement pas d'engager des trains plus longs. En revanche, comme exposé sous le ch. 5.2, la situation sera nettement améliorée lorsque les travaux prévus sur la ligne permettront le passage de deux trains par heure.

2. Le Conseil d'Etat a-t-il pris mot avec la Régie Fédérale pour rechercher une solution rapide adaptée au plus grand nombre d'utilisateurs ?

Oui, la Cheffe du DIRH et la DGMR travaillent en étroite collaboration avec les CFF et le présent EMPD est le résultat de celle-ci.

3. Si non, a-t-il l'intention de le faire ?

Voir ci-dessus, point 2.

4. Comment sont annoncées les annulations des trains dans les gares qui ne sont plus desservies par des collaborateurs ?

Pour ce qui est des annonces dans les gares, il faut différencier deux cas :

- Le premier cas est la suppression ou les retards annoncés suite à des travaux. Ces

modifications d'horaire sont planifiées. Elles font l'objet d'une publication dans l'horaire en ligne (internet), des affiches sont posées dans toutes les gares et, en général, des annonces dans la presse locale sont également prévues.

- Le second cas est la suppression ou les retards dus à des problèmes d'exploitation. Dans une telle situation, une annonce dans les gares concernées est effectuée, lorsqu'un système de haut-parleur est disponible. Malheureusement, la plupart des gares entre Palézieux et Payerne ne sont pas encore équipées de système de haut-parleur permettant de diffuser un message d'annonce ou de retard. A noter cependant qu'une information est publiée dans l'horaire en ligne (internet). Cela dit, les CFF sont conscients que cette situation n'est pas satisfaisante et toutes les gares seront progressivement équipées ces prochaines années. La situation des gares de Moudon et Payerne est différente étant donné qu'elles sont desservies par du personnel CFF. Les annonces de retard/suppression se font dans ces deux gares.

5. Comment sont signalés les wagons adaptés aux personnes âgées ou à mobilité réduite ?

Les voitures adaptées aux personnes à mobilité réduite, sont signalées par un logo sur la vitre de la porte. Par contre, vu la hauteur des quais dans la Broye, il est, pour le moment, plus facile à une personne à mobilité réduite de monter dans les voitures de queues ou de têtes (l'écart avec le quai est moins grand).

7 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION FRÉDÉRIC HAENNI ET TRANSFORMÉE EN POSTULAT DEMANDANT DE TENIR COMPTE, DANS LE CADRE DE L'EMPD ACTUELLEMENT À L'ÉTUDE, D'UNE POLITIQUE GLOBALE ET CONCERTÉE DE LA MOBILITÉ DANS LA BROYE ET LE JORAT, NOTAMMENT EN LIANT LA REQUALIFICATION DE LA RC 601A AVEC UNE OFFRE PERFORMANTE DES TRANSPORTS PUBLICS (08_MOT_019)

7.1 Texte déposé

Le 18 septembre dernier (2007), lors de la journée officielle du Comptoir Suisse, le syndic de Lausanne, notre ex-collègue Daniel Brélaz fit la déclaration suivante:

"L'entrave au développement insuffisant des transports en commun peut péjorer le développement de l'arc lémanique"

Cette constatation pertinente s'applique à merveille à la Région de la Broye et du Jorat, comme d'ailleurs à d'autres régions du canton. A l'heure où le canton dans son ensemble s'apprête à fêter l'inauguration du M2 qu'il a solidairement cofinancé, où l'idée d'un M3 fait déjà son chemin et où notamment la brouette (LEB) deviendra a-t-on pu lire un S-Bahn moderne à la zurichoise, nous saluons cette amélioration spectaculaire de l'offre durable des transports vaudois.

Pour le district Broye-Vully, et c'est bien-là le paradoxe, le constat est malheureusement diamétralement opposé, puisque ce dernier est actuellement confronté à une péjoration majeure de sa mobilité et de sa modeste offre de transports publics. Il suffit de donner quelques exemples:

- la suppression confirmée de liaisons lacustres existantes sur le lac de Neuchâtel et annoncée sur le lac de Morat ;

- une modernisation de la ligne de chemin de fer Avenches – Payerne – Lucens – Moudon - Lausanne (durée 1h25) prévue par le plan directeur cantonal à partir de 2020 !

- Une requalification prochaine de la RC 601 a (anciennement route de Berne) est à l'étude, avec la suppression, sur les deux actuellement existantes, d'une piste d'accès à l'agglomération lausannoise sur le tronçon Chalet-à-Gobet – Croisettes, avec un abaissement de la vitesse et la construction de plusieurs ronds-points. Cette route constitue pour toute une région l'accès aux autoroutes A9 et A12. En réduire la fluidité, c'est pénaliser les entreprises et les travailleurs qui sont contraints d'emprunter cette voie. Il est pour le moins étonnant de créer un métro avec un parking d'échange et d'en péjorer l'accès, y compris pour les bus régionaux.

Motivation

Sur un axe de cette importance, fréquenté aux heures de pointe par de nombreux pendulaires, une restriction aussi draconienne de l'accès et de la mobilité ne peut être envisagée sans offrir simultanément aux habitants de la Broye et du Jorat des mesures compensatoires, notamment par une amélioration significative de la desserte de la ligne de chemin de fer, avec parkings relais dans toutes les gares principales ou encore des lignes performantes de bus reliant le M2 aux Croisettes. Un rééquilibrage du canton est indispensable également au niveau de la mobilité !

Conclusion

La députation du district Broye-Vully, la Communauté régionale de la Broye (COREB) et de nombreuses autorités municipales concernées, et plus particulièrement celles des villes centres d'Avenches, de Payerne et de Moudon demandent solidairement au Conseil d'Etat:

- de tenir compte, dans le cadre du futur EMPD, d'une politique globale et concertée de la mobilité dans la Broye et le Jorat et de lier la requalification de la RC 601 a à une offre performante de transports publics.

Lors de la transformation de la motion en postulat, le texte du dernier paragraphe ci-dessus a été légèrement modifié:

7.2 Rapport du Conseil d'Etat

7.2.1 Rappel du contexte général en matière de décision dans les domaines routiers et ferroviaires

La loi sur les routes (LRou) régit tout ce qui a trait à la construction, à l'entretien ou à l'utilisation des routes ouvertes au public. Le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) administre le réseau des routes cantonales. Les routes cantonales hors traversée de localité sont la propriété du canton. Selon les articles 53 à 55 de la LRou, la construction et l'entretien des routes cantonales hors traversées sont à la charge de l'Etat.

Dans le domaine des transports ferroviaires, la situation est différente : les investissements sur le réseau ferroviaire, pour le trafic régional (dans ce cas, la ligne RER 21 Lausanne - Payerne), sont de la compétence de la Confédération, des cantons et des CFF. Le canton est impliqué en tant que partenaire mais ne peut en aucun cas prendre des décisions seul. En ce qui concerne les prestations de transports publics régionaux sur route (ici la ligne 62 des tl), les déficits d'exploitation sont assumés par la Confédération, les cantons et les communes desservies.

7.2.2 Liaison routière Epalinges carrefour des Croisettes - Chalet-à-Gobet

La route de Berne (RC 601) est la principale entrée nord de Lausanne pour le trafic de la Broye et celui du nord de l'agglomération. Elle est aussi le point d'accès à l'autoroute A9 pour ces mêmes secteurs. La variation de la charge de trafic sur cet axe illustre parfaitement sa fonction drainante avec, en 2010, un trafic journalier qui varie de 16'000véh/j au chalet à Gobet, à 22'000 véh/jour au carrefour des Croisettes pour atteindre les 30'000 véh/j à la jonction de Vennes. Intégrée au réseau des routes dimensionnées pour les transports exceptionnels, elle doit assurer le passage de convois de type III (90 tonnes).

Aujourd'hui cet axe très routier est accidentogène et la principale cause invoquée est la vitesse. En outre, l'état de dégradation de la chaussée dû notamment aux conditions climatiques difficiles, nécessite une intervention de la DGMR.

Du fait du développement déjà remarquable mais encore appelé à s'intensifier dans le sud de la Broye, le trafic sollicitera de manière croissante cet axe du réseau de base des routes cantonales. Plus proches, des projets de développement et de densification du territoire, à l'instar du plan partiel d'affectation "En Cojonnex", ou l'intensification des activités liées à la présence de l'école hôtelière (EHL) laissent également prévoir une tendance certaine à la hausse du trafic journalier. Entre les relevés de 2005 et de 2010, les valeurs du trafic journalier moyen (TJM) ont d'ores et déjà crû de 5%.

Le réseau routier pourra difficilement assurer cette importante croissance du trafic, surtout aux heures de pointe, et les impacts sur les zones traversées en cours de densification urbaine seront également à traiter. Le développement des transports publics et modes doux (piétons et vélos) sur cet accès Nord de l'agglomération lausannoise y est donc devenu un enjeu particulier. La réhabilitation du tronçon en question est l'une des mesures infrastructurelles du projet d'agglomération Lausanne-Morges 2012 (PALM), retenu dans le cadre du message du Conseil Fédéral aux Chambres. Ces mesures préconisent une meilleure intégration de certains axes dans leur environnement bâti, en favorisant la fluidité des transports publics et en développant la mobilité douce. Si les mesures du PALM telles que soumises à l'ARE sont validées, ce projet pourra bénéficier d'une subvention fédérale.

Situé entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet, sur les territoires d'Epalinges et de Lausanne, le tronçon en question a une longueur de 4,0 km, pour laquelle la réhabilitation proprement dite se concentre sur les 3,6 km à partir des Croisettes. Il fait directement suite à celui déjà en cours

d'étude, situé entre la jonction autoroutière de l'A9 à Vennes et le carrefour des Croisettes.

Sur la base des études préliminaires réalisées entre 2008 et 2013, ainsi qu'à la suite d'une concertation avec les deux Communes territoriales concernées (Epalinges et Lausanne) et des représentants de la région de la Broye – Vully et du Jorat, le réaménagement de la RC 601 propose de :

- conserver la disposition actuelle des voies à l'approche du carrefour des Croisettes sur les 300 derniers mètres, avec marquage d'une voie bus permettant à la ligne 62 de rejoindre le terminus situé à la sortie nord du biopôle ;
- supprimer une voie de circulation dans le sens Berne - Lausanne (descente) jusqu'aux 300 derniers mètres en amont du carrefour des Croisettes ;
- ajouter une piste cyclable ou piste mixte piétons-vélos des deux côtés de la chaussée, entre le carrefour de la Croix-Blanche et le Chalet-à-Gobet ;
- créer un giratoire permettant l'accès au parking "Croix-Blanche" au lieu-dit Montéclard ; - créer un giratoire permettant un accès direct à l'Ecole hôtelière depuis la RC 601.

Le schéma du réaménagement figure en annexe 6.

7.2.3 Transports publics dans la Broye et le Jorat

Depuis le dernier changement d'horaire, le 15 décembre 2013, la desserte par bus de la région Jorat – Haute-Broye a été renforcée avec une nouvelle ligne CarPostal (75) et des améliorations de l'offre sur les lignes tl existantes (62 et 65) et CarPostal (85).

Le nouvel horaire offre deux fois plus de courses de bus de la ligne tl 62 entre Moudon et les Croisettes aux heures creuses. Elle sera exploitée à la demi-heure toute la journée contre chaque heure précédemment aux heures creuses. Ainsi, deux fois plus de bus se connecteront au m2 à Croisettes, ce qui augmentera l'attractivité de cette ligne en progression constante (projection de +10% de voyageurs entre 2012 et 2013) pour les habitants de la Broye.

Le temps de parcours de la ligne tl 65 est diminué entre Lausanne et Forel, respectivement Savigny et Servion. En plus, cette ligne tl 65 est prolongée du Zoo de Servion jusqu'à Mézières, renforçant ainsi l'offre en transport public et les connexions depuis cette commune.

La nouvelle ligne 75, exploitée par CarPostal, relie Mézières à la Sallaz avec connexion au m2, via Ferlens, Les Cullayes et Savigny. Les cars postaux circuleront 7 jours sur 7, avec 16 allers-retours par jour du lundi au vendredi, six le samedi et quatre le dimanche. Les villages de Ferlens et des Cullayes bénéficient ainsi pour la première fois d'une liaison directe jusqu'en ville de Lausanne. Cette nouvelle ligne CarPostal 75 partage un tronçon commun avec la ligne tl 65, dont la fréquentation a progressé de près de 30% depuis 2009. En direction de Lausanne, 36 départs par jour sont ainsi assurés à Savigny contre 24 précédemment.

La ligne 85 de CarPostal (reliant Servion à Palézieux via Oron-la-Ville) assure la desserte systématique des villages avec un horaire simplifié.

Cette réorganisation a représenté une augmentation de 800'000 francs environ des indemnités versées aux entreprises de transport public.

Enfin, les travaux prévus sur la voie CFF (voir ch. 2.3 et 5.2) amélioreront nettement les liaisons avec les localités desservies par le rail, dans la Broye.

7.2.4 Position du Conseil d'Etat quant à la demande exprimée

- de tenir compte, dans le cadre du futur EMPD, d'une politique globale et concertée de la mobilité dans la Broye et le Jorat et d'accompagner la requalification de la RC 601 à par une amélioration de l'offre en transports publics.

Il s'agit tout d'abord d'éclaircir la notion d'accessibilité qui, selon le postulant, serait réduite d'une manière draconienne par les aménagements proposés sur la RC 601. L'accessibilité et la fluidité du trafic sont souvent liées, à tort, à la vitesse. En réalité, elles dépendent de la capacité des tronçons et surtout des carrefours. Il faut également rappeler que les charges de trafic attendues en 2020 sur le tronçon Croisettes – En Marin (22'000 véh/j) peuvent être supportées par une seule voie de circulation dans chaque sens. En effet, les 22'000 véh/j représentent une charge d'environ 1'000 véhicules par sens de trafic à l'heure de pointe pour une capacité de 1'200 véhicules par voie. Ces charges sont similaires à celles du tronçon à une voie par sens de circulation sur la RC1 à l'entrée ouest de Morges. Le Conseil d'Etat estime donc sans fondement l'affirmation selon laquelle les aménagements projetés entraîneraient une dégradation de l'accessibilité.

Il faut relever que lors des travaux réalisés en 2010, la suppression de deux voies de circulation n'a pas influencé la fluidité du trafic. Les mesures et les comptages réalisés durant cette période ont montré qu'aucun bouchon ne s'était formé aux heures de pointes du matin et du soir sur ce tronçon de route cantonale, ce qui confirme l'hypothèse d'une capacité suffisante comme décrit ci-dessus. Il s'agira par contre d'optimiser certains carrefours afin de faciliter l'insertion des véhicules originaires des quartiers adjacents à la RC 601 et d'instaurer des mesures de modération de la vitesse. Le projet de requalification de la RC 601 ne va donc pas diminuer sa capacité comme expliqué plus haut.

C'est au niveau du carrefour des Croisettes, régi par des feux lumineux, que les flux de véhicules se doivent d'être jugulés afin de maîtriser l'entrée dans Lausanne et assurer une fluidité nécessaire au fonctionnement des carrefours et bretelles d'accès à l'A9. C'est donc à cet endroit que la capacité de la route est déterminée, et non pas en amont, par le nombre de voies.

Le projet de requalification de la RC 601, entre les Croisettes et le Chalet-à-Gobet, implique dès lors des études d'avant-projet qui permettront d'offrir les mesures préconisées. A cette fin, le Conseil d'Etat a accordé en date du 30 octobre 2013 un crédit d'étude de CHF 400'000.- et une convention précisant le partenariat entre l'Etat de Vaud et les Communes de Lausanne et d'Epalinges vient d'être signée en mars 2014.

En conclusion, l'action du Conseil d'Etat s'inscrit tout à fait dans la ligne demandée par le postulat :

- maintien de la capacité routière actuelle de la RC 601 ;
- amélioration de la sécurité sur cet axe ;
- amélioration de la mobilité douce ;
- amélioration des transports publics en direction de la Broye.

8 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT JEAN-FRANÇOIS CACHIN ET CONSORTS : "TIRONS LA PRISE DU CONGÉLATEUR ET DÉGELONS LE DOSSIER RC 601" (09_POS_160)

8.1 Texte déposé

Oui, Mesdames et Messieurs et membres du Conseil d'Etat, il est temps, de tirer la prise du congélateur du département des infrastructures et de dégelé le dossier de réaménagement du tronçon de la route de Berne entre le Chalet-à-Gobet et Epalinges.

Les communes d'Epalinges et de Lausanne se sont investies fortement, aussi bien financièrement dans l'étude des schémas directeurs qu'en temps dans les nombreuses réflexions qui se sont déroulées, dès 2004 jusqu'à l'aboutissement d'un projet de qualité, apte à être mis à l'enquête publique.

En parallèle, la commune de Lausanne a également engagé de nombreuses réflexions dans des projets à venir (école hôtelière, réaménagement du Chalet-à-Gobet), dont la restructuration de la route cantonale RC 601a est une composante indispensable pour la sécurisation des accès existants et futurs de l'application des mesures d'assainissement de l'OPB et de l'OPair.

Monsieur le Conseiller d'Etat, chef du département des infrastructures, estime ce projet "politiquement mort" et renvoie la responsabilité de la défense et du sauvetage de ce dossier aux communes d'Epalinges et de Lausanne. En date du 22 avril 2009, le même Conseiller d'Etat estimait nécessaire de construire une majorité au Grand Conseil en faveur de la RC 601 avant d'entreprendre de nouvelles études.

Dans les buts de pouvoir développer la zone foraine du Chalet-à-Gobet et d'En Marin, de sécuriser la RC 601, d'assurer la fluidité du trafic sortant et entrant de Lausanne, nous soutenons le maintien des 4 pistes de circulation, la diminution de la vitesse et la construction de 2 giratoires.

Il conviendra également de tenir compte des interventions parlementaires au grand Conseil et dans les conseils communaux d'Epalinges et de Lausanne (questions, interpellations et la pétition). Par ce postulat et au vu de ce qui précède, je demande au Conseil d'Etat de bien vouloir:

1- reprendre de suite les études de réaménagement du tronçon de la route de berne entre le Chalet-à-Gobet et Epalinges avec le maintien des 4 pistes de circulation, la diminution de la vitesse et l'aménagement de giratoires.

2- Prendre langue avec les autorités des communes broyardes, d'Epalinges et de Lausanne afin de trouver un consensus pour le réaménagement de ce tronçon de la RC 601.

8.2 Rapport du Conseil d'Etat

8.2.1 Rappel du contexte

Lors de la séance du Grand Conseil du 20 mai 2008 et dans le cadre de la discussion de la motion Frédéric Haenni et consorts transformée en postulat par la commission ad hoc, le projet de réaménagement de la RC 601 destiné à sécuriser le tronçon entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet a été dans un premier temps vivement critiqué. Le présent postulat Cachin demande à ce que les études soient reprises et que les autorités broyardes, d'Epalinges et de Lausanne soient consultées. Depuis lors, un consensus a finalement été trouvé, propice à ce que la phase d'avant projet puisse être entreprise dès le début 2014.

8.2.2 Position du Conseil d'Etat quant aux demandes exprimées

Au vu du nouvel élan que le projet a repris entre 2012 et 2013, il est indéniable que le Conseil d'Etat a entrepris finalement les actions allant dans le sens du présent postulat.

Le Conseil d'Etat peut apporter formellement les réponses suivantes aux demandes explicites :

1. Reprendre de suite les études de réaménagement du tronçon de la route de Berne entre le Chalet-à-Gobet et Epalinges avec le maintien des 4 pistes de circulation, la diminution de la vitesse et l'aménagement de giratoires.

Le Conseil d'Etat fait remarquer que la diminution de la vitesse ne peut se faire avec le maintien d'une chaussée à 4 voies. Il est acquis que plus une chaussée est large, plus les vitesses enregistrées sur celle-ci seront élevées et il n'est pas question de poser une multitude de radars sur ce tronçon afin de prévenir les excès de vitesse. L'objectif d'améliorer la sécurité et la mobilité douce sur cet axe ne peut être atteint en maintenant la situation actuelle avec le simple apport de giratoires. Une requalification de la route cantonale comme proposé est nécessaire comme cela a été le cas pour les accès à l'agglomération lausannoise depuis Cossonay et Echallens.

Par ailleurs, comme déjà exposé sous chiffre 7.2.4, la capacité de cette route en direction de Lausanne ne dépend pas du nombre de voies mais du débit accepté par le carrefour des Croisettes.

2. Prendre langue avec les autorités des communes broyardes, d'Epalinges et de Lausanne afin de trouver un consensus pour le réaménagement de ce tronçon de la RC 601.

Un comité de partenaires (COPAR) avec des représentants de l'Etat, de la ville de Lausanne, de la commune d'Epalinges et des représentants des communes du district Broye-Vully a été mis en place en automne 2007.

En conclusion, le Conseil d'Etat d'ores et déjà a démontré son intention de réaliser ce projet en concertation avec les communes, mais il ne saurait cautionner la manière - de le faire, en maintenant 4 pistes de circulation.

9 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL À L'INTERPELLATION FRÉDÉRIC HAENNI : "COMBIEN DE TEMPS ENCORE LE SONOTONE RESTERA-T-IL AU CONGÉLATEUR ?" (11_INT_596)

9.1 Texte déposé

Nous avons pris connaissance de la volonté du Chef du DINF de passer en force - au mépris des nombreuses prises de position du Parlement - son projet récurrent de requalification de la RC 601a, Chalet-à-Gobet/Croisettes.

Au programme : suppression d'une des deux voies descendantes existantes et création de ronds-points, d'un couloir à bus, d'une piste cyclable et enfin d'un trottoir sur cette voie unique et très fréquentée d'accès aux autoroutes lémaniques des Broyards et des Joratois particulièrement. Seul accès également pour le trafic lourd en provenance ou à destination des entreprises de la région de Moudon, Lucens et Granges.

Cette annonce - largement développée dans le Journal La Broye du 26 janvier dernier par le chef du service en charge du dossier - témoigne d'un mépris flagrant des nombreuses interventions parlementaires et extra-parlementaires intervenues ces cinq dernières années, plaidant pour le maintien des quatre pistes actuelles.

2007/2008

· 31 communes sur 52 de la région Broye-Jorat s'opposent par courrier individuel à la suppression de deux des quatre pistes existantes sur ce tronçon stratégique.

Janvier 2008

· Motion Frédéric Haenni et consorts demandant de tenir compte d'une politique globale et concertée de la mobilité dans la Broye et le Jorat, notamment en liant la requalification de la RC 601a avec une offre performante des transports publics.

· Interpellation Aliette Rey-Marion visant à favoriser et à maintenir l'accès aux autoroutes et à la capitale par la route 601a.

Février 2008

· L'Union des Communes vaudoises adresse au Président du Gouvernement un courrier de soutien à la position des communes broyardes et joratoises.

Mai 2008

· Le Grand Conseil renvoie au Conseil d'Etat la motion F. Haenni devenue postulat par 107 voix contre 17 et 8 abstentions. C'est le fameux épisode de l'annonce de la "mise au congélateur" du projet.

Janvier 2009

· Renvoi au Conseil d'Etat de la pétition Christiane Blanc cosignée par 2358 habitants des hauts de Lausanne qui demandent l'arrêt du projet de requalification de la route 601a et le maintien des 4 voies de circulation.

Octobre 2009

· Postulat J.-F. Cachin, "Tirons la prise du congélateur et dégelons le dossier RC 601a" (4 voies préconisées). La réponse n'est pas encore disponible.

Septembre 2011

· Interpellation Jacqueline Rostan au nom des député-es du district Broye-Vully - "Quand est-ce que le canton de Vaud fera de la mobilité dans la Broye-Vully une priorité ?" (maintien des 4 voies).

Novembre 2011

· Motion Roxanne Meyer Keller pour une amélioration des infrastructures ferroviaires et routières

dans la Broye. Dans son développement, la motionnaire souligne la nécessité de maintenir les 4 voies existantes sur cet axe stratégique.

Ceci rappelé, nous prions le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

- 1. Le Conseil d'Etat peut-il expliquer les raisons de la non prise en considération des nombreux objets et interventions parlementaires visant à rechercher une solution comprenant le maintien des 4 voies ?*
- 1. La RC 601a est une route cantonale ! Pourquoi les représentants des communes de la Broye et du Jorat ou la Coreb n'ont-ils pas été invités et associés à la recherche et à la préparation d'un projet pragmatique ?*
- 1. Les agglomérations de Zurich, Berne, Fribourg et Genève disposent de routes pénétrantes à 4 voies. Ces axes routiers servent également de routes d'accès aux autoroutes. Le canton de Vaud ne peut-il pas s'inspirer de cette solution pragmatique pour cet axe routier important et sensible ?*

Vallamand, le 31 janvier 2012 Frédéric Haenni

Au nom de la députation Broye-Vully et 7 cosignataires

9.2 Réponse du Conseil d'Etat

9.2.1 Rappel du contexte

Au-delà du contexte historique que rappellent les chapitres 7 et 8, une réponse immédiate à la présente interpellation a été donnée par le Conseil d'Etat, puis refusée par le Grand Conseil le 7 février 2012.

Depuis lors, un groupe de travail, élargi aux représentants de la Broye - Vully et du Jorat a été sollicité à l'intention du chef du Département des infrastructures (DINF), puis dès juillet 2012 par la cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH). Il s'est réuni à plusieurs reprises, notamment avec des représentants de la DGRM. Le 22 janvier 2013, un accord a été trouvé entre le DIRH et les représentants de la Broye - Vully et du Jorat. La variante retenue répond aux objectifs visés, à savoir de fluidifier et de sécuriser la circulation sur la route, tant pour les véhicules automobiles que pour les transports publics (schéma en annexe 6). La cohabitation avec les mobilités douces sera facilitée. Deux nouveaux giratoires seront aménagés, l'un pour desservir le centre d'Epalinges et l'autre pour raccorder l'Ecole hôtelière de Lausanne ainsi qu'un futur quartier. La variante retenue permet une augmentation des performances des transports publics, couplée avec un maintien de la fluidité routière.

Au niveau du réseau routier, la requalification de la RC 601 fait l'objet de deux projets distincts, pour des raisons de planification, que la DGMR mène en parallèle. Le plus avancé concerne le tronçon entre la sortie autoroutière de Vennes et le carrefour des Croisettes. La mise à l'enquête publique qui a eu lieu en avril 2013 a débouché sur 3 oppositions mais qui, à ce jour, ont déjà pu être levées. Sous réserve de l'octroi des crédits en 2014, les travaux auront lieu dès le début de 2015.

Le second concerne le tronçon entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet, et actuellement en phase d'avant-projet et dont il est question sous les chapitres 7 et 8 précédents.

Sur le plan des transports publics routiers, d'importantes améliorations ont été mises en oeuvre au changement d'horaire de décembre 2013. En outre, le Conseil d'Etat prévoit de développer l'offre ferroviaire en direction de la Broye. Au départ de Lausanne, il y aura chaque heure un train RER de desserte locale et un train RE accéléré. Ce dernier, permettra de gagner 22 minutes sur le trajet Lausanne – Avenches (voir ci-dessus).

9.2.2 Réponse aux questions

1. Le Conseil d'Etat peut-il expliquer les raisons de la non prise en considération des nombreux objets et interventions parlementaires visant à rechercher une solution comprenant le maintien des 4 voies ?

Le Conseil d'Etat est surtout guidé par la détermination du Grand Conseil du 20 septembre 2011, qui donne le signal clair de reprendre les études et d'actualiser le projet "dans le sens de la réponse apportée à l'interpellation Jean-Yves Pidoux". Ainsi le Conseil d'Etat respecte-t-il fidèlement la volonté exprimée par le parlement.

Cela dit, il n'est pas concevable d'établir deux ronds-points sans réduction partielle de la voirie et de la vitesse de circulation. L'exigence du maintien à quatre voies tout au long du tronçon revient à renoncer au projet de requalification, et donc aux importants développements urbains le long de l'axe. Cela équivaut à l'abandon pur et simple du projet, contrairement aux vœux du Grand Conseil.

2. La RC 601a est une route cantonale ! Pourquoi les représentants des communes de la Broye et du Jorat ou la Coreb n'ont-ils pas été invités et associés à la recherche et à la préparation d'un projet pragmatique ?

Les communes territorialement concernées (Lausanne et Epalinges), mais aussi des représentants de la Broye et du Jorat ont été associés à l'élaboration du projet retenu.

3. Les agglomérations de Zurich, Berne, Fribourg et Genève disposent de routes pénétrantes à 4 voies. Ces axes routiers servent également de routes d'accès aux autoroutes. Le canton de Vaud ne peut-il pas s'inspirer de cette solution pragmatique pour cet axe routier important et sensible ?

La plupart des pénétrantes auxquelles il est fait allusion ici supportent des charges de trafic de 30-50'000 v/j, contre 20'000 dans le cas qui nous occupe. Et, comme rappelé plus haut, ce n'est pas le nombre de voies mais la capacité du carrefour des Croisettes qui définit le débit maximum.

10 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL À LA SIMPLE QUESTION DE JEAN-FRANÇOIS CACHIN : " (10_INT_444) RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT À L'INTERPELLATION CATHERINE LABOUCHÈRE ET CONSORTS AU NOM DES GROUPES LIBÉRAL ET RADICAL – ECOLE HÔTELIÈRE DE LAUSANNE : DISSOCIER LES PROJETS POUR LOGER RAPIDEMENT LES ÉTUDIANTS ?" (11_QUE_023)

10.1 Texté déposé

10_INT_444 – Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Catherine Labouchère et consorts au nom des groupes libéral et radical – Ecole hôtelière de Lausanne : dissocier les projets pour loger rapidement les étudiants ?

Dans le cadre du traitement par le Grand Conseil lors de la séance du 24 mai 2011 de cette réponse, il a été demandé que le Chef du département des infrastructures communique les échéances qu'il envisage pour la mise à l'enquête et le projet de réaménagement de la RC 601 et de l'accès à l'Ecole hôtelière.

Extrait du BGC du 24 mai 2011 :

M. Jean-François Cachin :- *Si le Conseil d'Etat se réjouit que l'Ecole hôtelière de Lausanne veuille trouver des solutions à la situation très critique des logements des étudiants, nous nous réjouissons également de la mise à l'enquête prochaine du projet de réaménagement routier, qui devra permettre l'accès directement à l'école hôtelière de Lausanne depuis la RC 601 et, du projet de la mise à l'enquête du nouveau plan partiel d'affectation pour la parcelle de l'école hôtelière. Par contre, le délai de réponse à mon postulat du 27 octobre 2009, intitulé "Tirons la prise du congélateur et dégelons le dossier de la RC 601" est très largement dépassé ; nous attendons que le Département des infrastructures avance sur cette réponse et sur le projet de réaménagement de l'ensemble de la RC 601 au Chalet-à-Gobet et à Epalinges.*

Il est précisé au chiffre 4 de la réponse du Conseil d'Etat que la réponse à mon postulat est en cours de finalisation au Service des routes ; au chiffre 2 de cette même réponse, il est précisé que la mise au point du dossier suivra la réponse au postulat Jean-François Cachin et à la pétition Christiane Blanc nécessiterait encore de gros efforts tant au niveau du Canton que des communes concernées. Je souhaiterais que M. le conseiller d'Etat, chef du Département des infrastructures, via Mme la conseillère d'Etat présente, nous communique les échéances qu'il envisage pour la mise à l'enquête, le projet de réaménagement de la RC 601 et l'accès à l'école hôtelière. La prise du congélateur doit être tirée et on doit aboutir.

Mme Anne-Catherine Lyon : - Je remercie Mme la députée Labouchère pour les éléments complémentaires qu'elle a amenés dans son commentaire à la réponse. Nous partageons le même souhait de trouver rapidement une solution à cette situation, tout en préservant absolument la sécurité des étudiants et des personnes qui fréquentent l'école hôtelière, et qui devront tourner à la route de Berne, prendre une présélection en direction du futur campus. La sécurité doit l'emporter, ainsi que la rapidité.

N'ayant pas la réponse précise sur les délais, si ce n'est que l'ensemble des services concernés de la ville et du canton est à l'œuvre pour trouver une solution par rapport à la sécurité routière et la meilleure solution pour inscrire cette présélection, je propose d'informer mon collègue François Marthaler, qui répondra par écrit avec une petite note adressée à vous et remise également à la présidente du Grand Conseil.

A ce jour, n'ayant toujours pas reçu de note relative à cet objet, je me permets de déposer cette simple question.

Lausanne, le 23 août 2011 Jean-François Cachin, Député

10.2 Réponse du Conseil d'Etat

La DGMR prévoit une mise à l'enquête de la requalification de la RC 601 dans la seconde moitié de l'an 2015. Les travaux pourront ainsi avoir lieu entre l'automne 2016 et fin 2019, sous réserve que les autorisations et les financements soient obtenus à temps.

11 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'étude de CHF 14'500'000 destiné à financer les études des infrastructures nécessaires à la 2e étape de développement du RER Vaud

et de prendre acte :

- du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil à la motion transformée en postulat Roxanne Meyer Keller et consorts au nom des député-e-s du district de la Broye-Vully demandant le déblocage des crédits nécessaires pour améliorer les infrastructures ferroviaires et routières dans la Broye-Vully (11_MOT_152)
- de la réponse du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'interpellation Aliette Rey-Marion – A quand des transports publics adaptés à tous les âges ? (13_INT_087)
- du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion Frédéric Haenni et transformée en postulat demandant de tenir compte, dans le cadre de l'EMPD actuellement à l'étude, d'une politique globale et concertée de la mobilité dans la Broye et le Jorat, notamment en liant la requalification de la RC 601a avec une offre performante des transports publics (08_MOT_019)
- du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Jean-François Cachin et consorts : "Tirons la prise du congélateur et dégelons le dossier RC 601" (09_POS_160)
- de la réponse du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'interpellation Frédéric Haenni : "Combien de temps encore le sonotone restera-t-il au congélateur ?" (11_INT_596)
- de la réponse du Conseil d'Etat au Grand Conseil à la simple question de Jean-François Cachin : "(10_INT_444) réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Catherine Labouchère et consorts au nom des groupes libéral et radical – Ecole hôtelière de Lausanne : dissocier les projets pour loger rapidement les étudiants ?" (11_QUE_023)

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 14'500'000 pour financer les études des infrastructures nécessaires à la 2e étape de développement du RER Vaud

du 21 mai 2014

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'étude de CHF 14'500'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les études des infrastructures nécessaires à la 2e étape de développement du RER Vaud.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement*, amorti en dix ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 mai 2014.

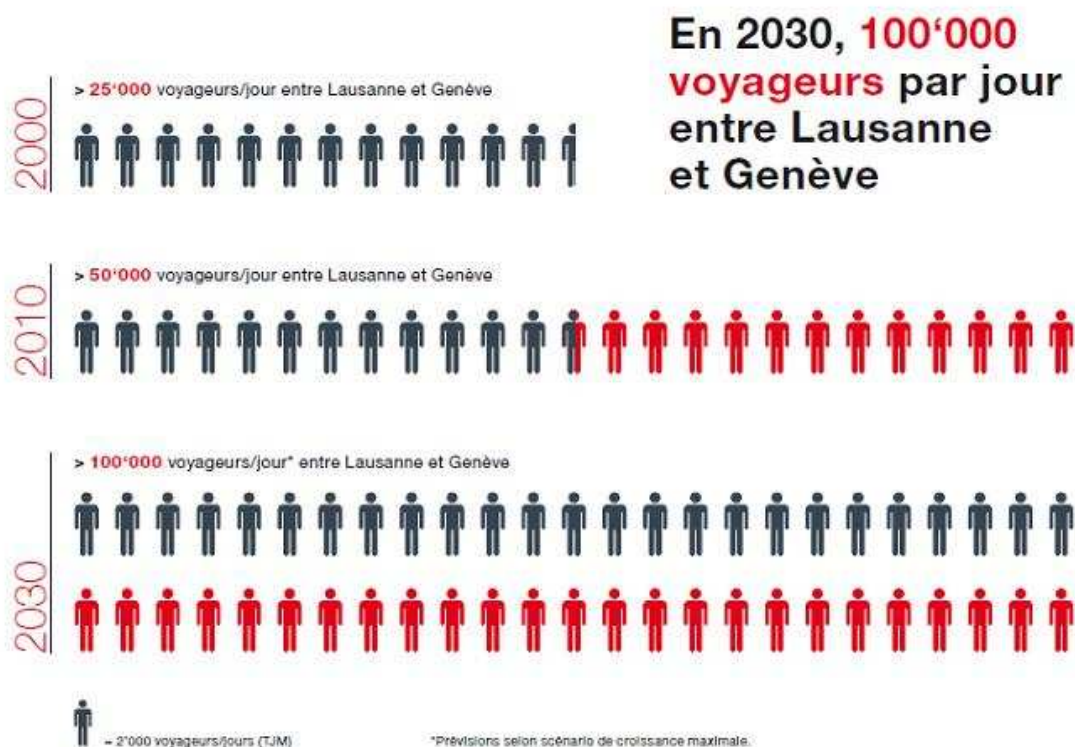
Le président :

P.-Y. Maillard

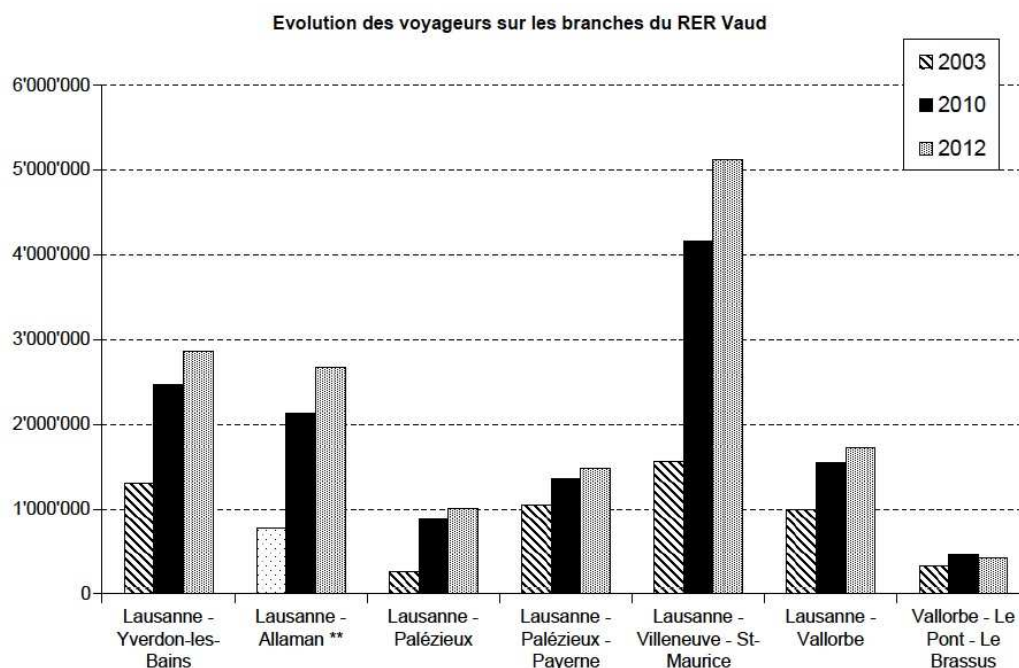
Le chancelier :

V. Grandjean

Annexe 1 : Augmentation des voyageurs entre Lausanne et Genève entre 2000 et 2030



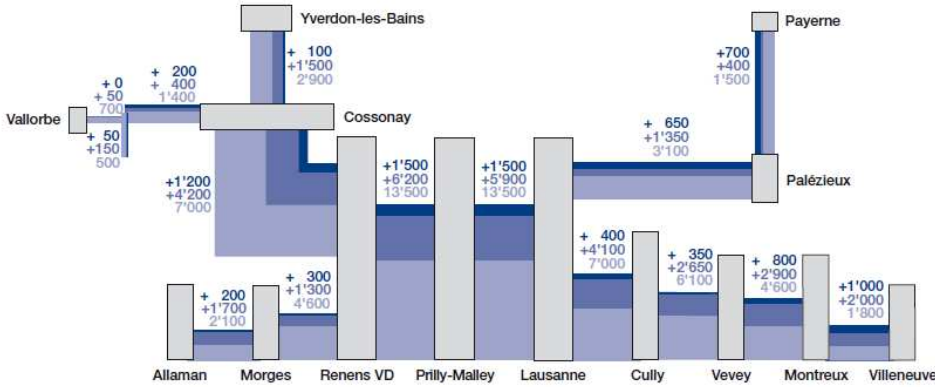
Annexe 2 : Evolution des voyageurs sur les trains régionaux au départ de Lausanne ainsi qu'à la Vallée de Joux entre 2003 et 2012



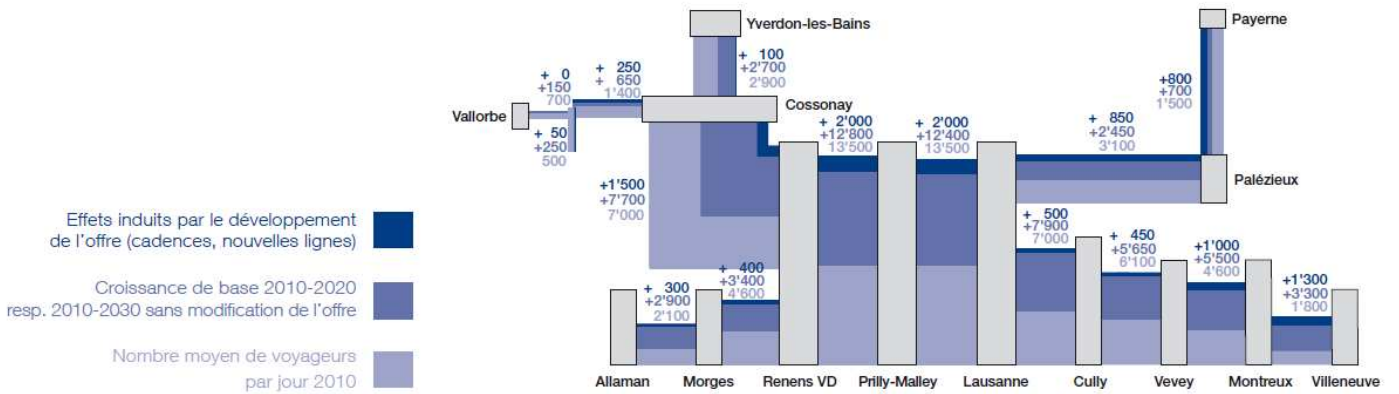
**Remarque sur le graphique ci-dessus : Pour la section Lausanne – Allaman, les chiffres 2005 ont été repris par absence de données 2003.

Annexe 3 : Prévisions de trafic sur le RER Vaud

Voyageurs par jour en 2020



Voyageurs par jour en 2030



Annexe 4 : Etape Grandson : Décembre 2015

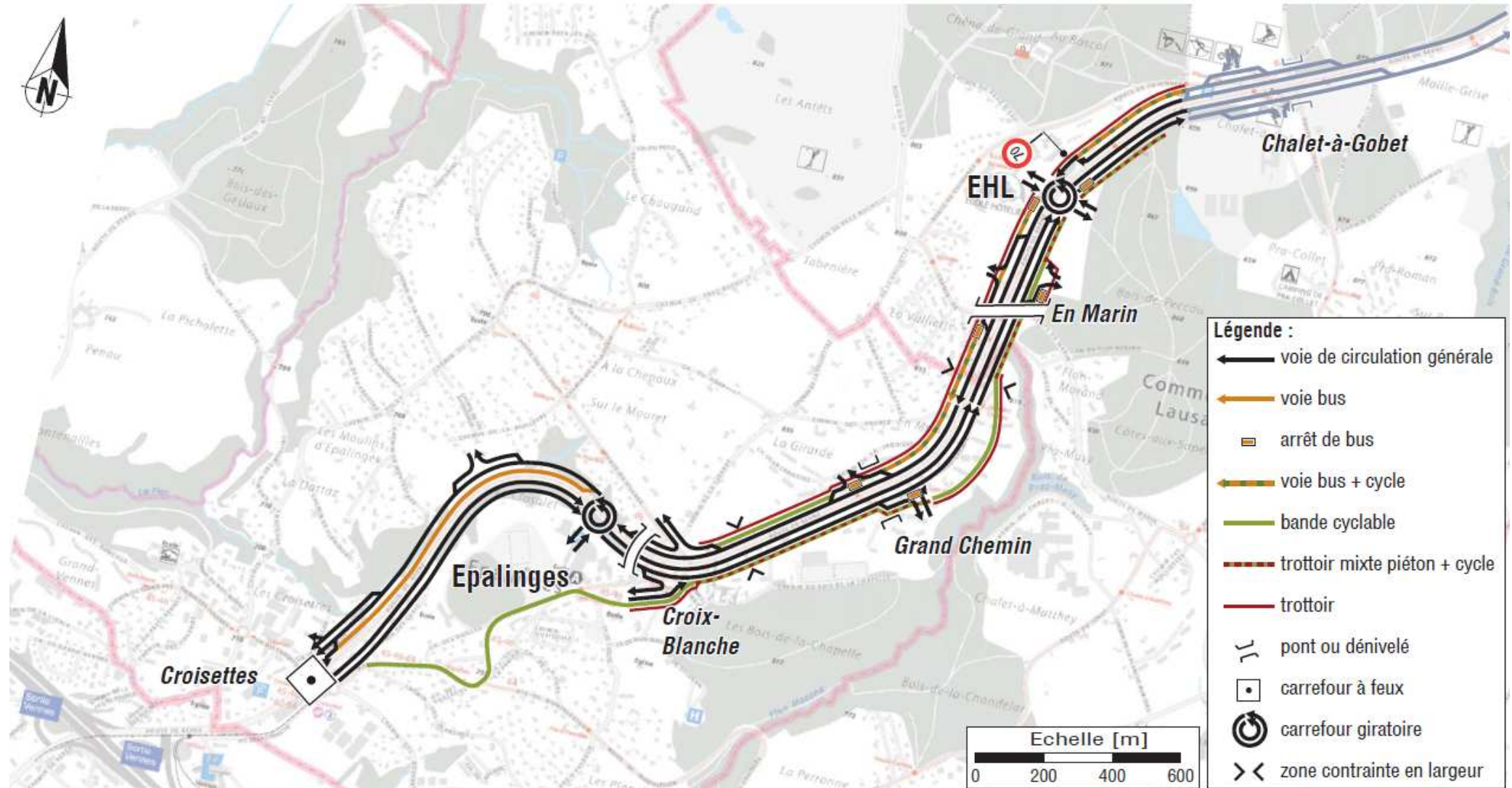


Annexe 5 : Etape Broye et Vallée de Joux et étape 15 minutes au cœur du RER Vaud : Horizon 2019 – 2020



Annexe 6 : Réaménagement de la RC 601 entre Les Croisettes sur Epalinges et Le Chalet-à-Gobet sur Lausanne

Variante retenue



**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner les objets suivants :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de
CHF 14'500'000 pour financer les études des infrastructures nécessaires à la 2e étape de
développement du RER Vaud**

et

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur

- **la motion transformée en postulat Roxanne Meyer Keller et consorts au nom des
député-e-s du district de la Broye-Vully demandant le déblocage des crédits
nécessaires pour améliorer les infrastructures ferroviaires et routières dans la
Broye-Vully (11_MOT_152)**
- **la motion Frédéric Haenni et consorts transformée en postulat demandant de
tenir compte, dans le cadre de l'EMPD actuellement à l'étude, d'une politique
globale et concertée de la mobilité dans la Broye et le Jorat, notamment en liant
la requalification de la RC 601a avec une offre performante des transports
publics (08_MOT_019)**
- **sur le postulat Jean-François Cachin et consorts : "Tirons la prise du congélateur
et dégelons le dossier RC 601" (09_POS_160)**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 3 juillet 2014 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés à Lausanne, et était composée de Mmes Annick Vuarnoz et Ginette Duvoisin, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Michele Mossi, Laurent Miéville, Alexandre Rydlo, Olivier Mayor, François Debluë, Eric Züger et Philippe Modoux, président et rapporteur. Mme Roxanne Meyer Keller, postulante, était excusée et remplacée par M. Hugues Gander, participant à la séance avec voix consultative.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Vincent Krayenbühl (directeur général de la DGMR) et Julien Niquille (responsable projets, offre et horaires transport public à la DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT D'ÉTUDE DE CHF 14'500'000 POUR FINANCER LES ÉTUDES DES INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES À LA 2^e ÉTAPE DE DÉVELOPPEMENT DU RER VAUD

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

Le présent EMPD concerne le développement du RER Vaud. Or, dans ce domaine, les conditions-cadres sont en mouvement. La cheffe du DIRH relève notamment que le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) financera dès 2016 la majeure partie de l'infrastructure ferroviaire, y compris le trafic régional, ce qui modifiera profondément le rapport des cantons au financement. Par ailleurs, l'audit de sécurité sur l'ensemble du réseau CFF permet de prioriser les interventions visant à moderniser et sécuriser les infrastructures ferroviaires. Ces éléments interviennent dans le contexte de la stratégie, voulue par le Grand Conseil, de développer les chemins de fer régionaux privés vaudois (renouvellement du matériel roulant et augmentation de la capacité des infrastructures), ainsi que du fonds d'infrastructure pour les agglomérations, qui permettra de financer certains projets.

Mise en place du Réseau express régional vaudois (RER Vaud)

La « révolution » du RER est le fait que désormais les trains régionaux traversent la gare de Lausanne, ce qui crée un réseau plus rapide et plus attractif, avec des lignes diamétrales, un élément qui explique l'architecture et les contraintes de ce réseau, le principe étant de faire aller les RER le plus loin possible avant qu'ils ne se fassent rattraper par les trains des grandes lignes, raison pour laquelle leur circulation est décalée en gare de Lausanne d'un quart d'heure par rapport aux trains grandes lignes.

Ce système de trains qui ne s'arrêtent pas longtemps permet une offre de qualité. Ainsi, la fréquentation sur les RER vaudois a doublé entre 2003 et 2012, avec les synergies entre les réseaux urbains et cantonaux notamment à Lausanne avec le m2, une augmentation de fréquentation qui a également contribué à augmenter les recettes.

Pour mémoire, le développement du RER vaudois a connu les étapes suivantes :

- 1999 : première ligne Yverdon-les-Bains – Villeneuve ;
- 2001 : deuxième ligne Vallorbe – Payerne ;
- 2004 : quatre lignes transversales, quatre lignes complémentaires ;
- 2010-2011 : nouveau matériel roulant, notamment rames Flirt, et amélioration des cadences.

Modification du mode de financement de l'infrastructure ferroviaire

L'Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2016, a été accepté par le peuple le 9 février 2014. Il doit garantir le financement à long terme de l'exploitation, de la maintenance et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, tant pour le réseau CFF que pour le réseau régional. Pour ce faire, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé de créer un nouveau fonds de durée indéterminée, le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Concrètement, les cantons financeront le FIF à raison de 500 millions par an, la part du canton de Vaud s'élevant à environ 30 millions. Ainsi, dès 2016, les crédits-cadre cantonaux destinés au financement de l'infrastructure disparaîtront.

Cet EMPD vise dès lors à ce que les développements du RER Vaud soient inscrits dans la convention de prestations entre les CFF et la Confédération dès 2017, et en particulier pour la tranche 2017-2020. En effet, pour ne pas attendre passivement qu'il se passe quelque

chose dans le canton de Vaud, l'objectif du crédit d'étude est de financer spontanément les études et de disposer de projets mûrs afin de stimuler les CFF à aller de l'avant. Ainsi dès 2017, les études seront faites, les permis de construire prêts à être délivrés.

Il s'avère en effet que le préfinancement est un outil éprouvé : par exemple, le préfinancement des études du noeud Lausanne-Renens ont permis d'avancer le projet de réfection de la gare de Lausanne et d'accélérer la mise à l'enquête de la 4e voie et du saut-de-mouton entre Lausanne et Renens. A l'avenir, le canton pourrait être amené à préfinancer la réalisation de certaines infrastructures pour garantir une réalisation rapide dès les projets établis.

Développement du RER Vaud à l'horizon 2019-2020

L'idée est de commencer par la desserte vers le Nord vaudois, afin de raccrocher Grandson dans une desserte de RER, mesure cofinancée par la Confédération en relation avec Agglo Y. En parallèle, il s'agira d'établir une liaison directe de la Vallée de Joux avec une desserte jusqu'au Brassus, un gain qualitatif énorme. En parallèle, il y aura le développement d'une ligne RER en direction de la Broye qui permettra de raccrocher Avenches en direct sur Lausanne. Le dernier point concerne le cœur de l'agglomération, avec la création d'une gare de rebroussement à la Sarraz qui permettra de développer une offre au quart d'heure.

Pour atteindre ce développement, il s'agira de développer la dimension sécuritaire, un élément qui n'avait pas été identifié au préalable. Un certain nombre de lignes ont en effet des installations de sécurité qui datent des années 50 et 60, notamment dans la Broye, lesquelles sont non pas dangereuses mais obsolètes. Il s'agira dès lors de coupler les questions d'augmentation de la capacité de l'infrastructure avec la sécurisation. Les éléments de sécurité qui n'avaient pas été pris en compte lors du dernier projet de développement vont retarder un peu le planning de réalisation des projets. Avec en contre partie une immense augmentation de la sécurité et des capacités de desserte sur l'ensemble du territoire vaudois. De plus, le développement de la capacité repose sur le développement du noeud ferroviaire entre Lausanne et Renens (4^{ème} voie), puis sur le noeud de Lausanne, avant de s'attaquer à la ligne en direction de la Broye et celle en direction de Vallorbe.

Les grandes étapes de développement du RER vaudois à l'horizon 2020 sont :

- *Etape 1 – Grandson – horizon horaire 2016* : construction d'une gare de rebroussement à Grandson, mise en conformité des quais et accès à Chavornay, avec en point de mire une desserte de Grandson à la demi-heure vers Lausanne.
- *Gare de Villeneuve – horizon 2019* : en parallèle de l'augmentation du gabarit des tunnels, mise en conformité des quais et accès de la gare de Villeneuve, avec en point de mire la desserte de Villeneuve et de Bex par les RegioExpress en provenance de Genève et un accès aisé à l'Hôpital Riviera-Chablais (bus depuis Villeneuve).
- *Etape 2 – partie Broye – horizon 2019-2020* : point de croisements supplémentaires, double voie entre Moudon et Lucens, mise en conformité des quais et accès dans plusieurs gares, avec en point de mire la cadence à la demi-heure vers Lausanne depuis Puidoux, Palézieux, Moudon, Lucens et Payerne, et la sécurité des croisements assurée.
- *Etape 2 – partie Vallée de Joux – horizon 2019-2020* : gare de rebroussement du Day, adaptation des installations de sécurité avec en point de mire une desserte de la Vallée de Joux sans changements depuis Lausanne.
- *Etape 3 – Cadence au quart d'heure – horizon 2019-2020* : gare de rebroussement à Cully et à la Sarraz, avec en point de mire cadence au quart d'heure entre Cully et Cossonay.

Une décennie de travaux pour développer l'offre

Les projets de développement de l'infrastructure et de l'offre de transports prévus durant la période 2015 à 2025 sont nombreux et préparent un nouveau saut qualitatif dans l'offre de transport pour le canton de Vaud. Toutefois, couplés aux autres projets, à l'instar des projets au sein des agglomérations, du renforcement des bus régionaux sur l'ensemble du territoire, du développement des dessertes urbaines dans les villes, des projets routiers comme la RC 601, ou du RER franco-valdo-genevois (CEVA), ce développement des infrastructures générera une période de grands chantiers qui auront des impacts importants. Cette simultanéité des interventions nécessitera une bonne organisation et une parfaite coordination. La création de la DGMR qui allie projets routiers et de TP facilitera cette coordination, en ayant un pool de direction disposant d'une vision globale des projets en cours.

Tous ces efforts d'investissement ont pour objectif de développement de l'offre au service du report modal : entre 2000 et 2010, le nombre de détenteurs d'abonnements de transports public (AG, ½ tarifs, autres) dans le canton de Vaud est passé de 31% à près de 46%. Avec le développement de l'offre, ce taux de détenteurs d'abonnements devrait encore augmenter, le canton de Zürich ayant un taux de détenteur d'abonnements de transports publics de 70%.

2.2. DISCUSSION GÉNÉRALE

On ne peut que saluer cette évolution du RER Vaud, le canton ayant pris des enseignements de Suisse alémanique, notamment le S-Bahn zurichois qui a bénéficié de près de 20 milliards de fonds fédéraux. Le choix de préfinancer des études est la bonne voie à prendre pour pouvoir bénéficier des fonds fédéraux.

La mécanique du RER Vaud est appelée à devenir de plus en plus complexe. Aussi s'agit-il de discuter avec les CFF du temps nécessaire à lever les dérangements et de la capacité des CFF à lever les dérangements sur le réseau vaudois, qui est large puisqu'il s'étend de Nyon – Genève à St-Maurice et du Nord à Lausanne. Le temps de levée des dérangements sera en effet un élément clef pour garantir le bon fonctionnement du RER Vaud, notamment dans le cadre des travaux liés à Léman 2030.

On va inscrire le RER dans les conventions de prestation entre la Confédération et les CFF. Mais il y a aussi des conventions entre le canton de Vaud et les CFF. Dans ce système, quel est le pouvoir de pression grâce à ces conventions pour faire avancer les projets ?

Il y a en effet des mandats de planification signés entre les CFF et les cantons, qui déterminent quelles infrastructures sont nécessaires pour atteindre les objectifs que l'on se donne. Toutefois, ces mandats de planification n'engagent pas l'OFT, qui finance, lequel financement est dorénavant libéré par les Chambres fédérales. Dans ce contexte, l'idée est que le canton, indépendamment de l'argent qui sera libéré par l'OFT, avance les fonds pour préfinancer les études, afin d'être prêt à réaliser les projets quand les Chambres fédérales libéreront les fonds. Par ailleurs, il n'est pas exclu que l'OFT n'entre, par exemple, en matière que pour 75% des besoins dans le prochain plan de financement, le solde étant reporté au plan de financement suivant ; dans ce contexte, le CE n'exclut pas de proposer au GC de préfinancer la réalisation pour tout réaliser d'un seul coup. De plus, dans le cas de préfinancements, les cantons ont beaucoup plus à dire ! Les modèles de préfinancement offrent dès lors une meilleure position pour poser des conditions dans les projets.

Quelles sont les possibilités de collaborer avec les voisins pour augmenter les performances et les prestations de l'offre de TP ?

Par essence un train circule en réseau, dès lors la concertation est par essence là : il y a la CTSO réunissant les chefs de départements des transports de Suisse occidentale, la

Conférence suisse des chefs de départements des transports, le niveau international avec par exemple la question de la desserte en TGV de la gare de Lausanne. Pour ce qui relève de Léman 2030, de la gare de Lausanne, etc. il y a un comité stratégique où siègent Vaud, Genève, les CFF et l'OFT.

Que font les voisins, Fribourg par exemple ?

Le canton de Fribourg a déjà développé son RER, notamment la croix broyarde avec la ligne qui relie Yverdon à Fribourg, en concertation avec le canton de Vaud, avec une réorganisation des bus à la clef. La deuxième étape, qui nous concerne plus – notamment la ligne Nord Sud de la croix broyarde, va également se faire en concertation avec Fribourg. De la même manière, l'amélioration de l'offre dans le Chablais de fait en concertation avec le Valais.

Le retard lié aux mesures de sécurité sur les lignes CFF, notamment dans la région de la Broye, pénalisera-t-il l'avancement de cet EMPD ?

Concernant l'augmentation de la capacité et l'infrastructure ferroviaire, l'accord avec l'OFT pour améliorer la sécurité est en cours de négociation, et porte sur plusieurs centaines de millions de francs. Le Conseil d'Etat a rencontré les CFF et l'OFT, suite au drame de Granges Marnens. On espère que l'amélioration de la desserte de la Broye ne souffrira pas de retards pris dans ces investissements de sécurité.

Concernant la sécurité du réseau, même s'il y a quelques points noirs qui doivent être encore améliorés – notamment des installations électromécaniques qui datent des années 60 ou 70, il faut relever qu'on a un bon niveau de sécurité du réseau ferroviaire sur l'ensemble du territoire. CFF Infrastructure a mis en oeuvre un plan d'action qui vise à éliminer ces points noirs le plus rapidement possible, la Broye en étant un. Il s'agit principalement de corriger un problème d'obsolescence : les installations des années 50 ne peuvent plus être modernisées, les composantes ne sont plus fabriquées.

Pourquoi ne trouve-t-on pas dans cet EMPD d'explications concernant l'avenir des infrastructures dans le district de Nyon ?

On ne peut pas comparer la desserte de Nyon, la gare la mieux desservie après Lausanne et Renens, au reste du canton : Nyon a déjà quatre trains grande ligne par heure, dont deux RE à deux étages. A l'horizon 2030, il y aura une RER au quart d'heure de Genève à Coppet, avec le projet CEVA. De plus les structures d'agglomération du Grand Genève, projet qui a le plus haut taux de cofinancement et dans lequel Vaud participe au financement, concernera le district de Nyon et les gares de Nyon, Rolle, Gland et Coppet.

On ne peut pas développer une mobilité à deux vitesses où l'arc lémanique seul aurait une desserte de grande qualité. Chaque région doit faire l'objet d'une amélioration de la mobilité, avec une fluidification de la mobilité à l'intérieur des agglomérations et des régions du canton, et entre les régions, agglomérations et centres économiques. Le RER Vaud s'inscrit dans cette logique de connecter les régions périphériques. Cet EMPD se concentre sur les régions périphériques ; les agglomérations et l'axe lémanique font l'objet d'autres projets.

Si le transfert vers les TP continue, avec utilisation seulement en cas de besoin de voitures (locations et systèmes type mobility), à terme la réflexion sur le réseau fin autour des gares RER pour que les gens se greffent au système doit se poser.

Concernant le développement de l'offre ferroviaire et l'évolution des modes de déplacement des populations, il est clair qu'à l'horizon 2050 de nouvelles stratégies devront être mises en place. Les mesures liées aux parkings d'échange, etc. sont des mesures d'accompagnement à la desserte ferroviaire, s'inscrivant dans la stratégie dite de la séduction : développer l'offre en TP le plus proche des gens possible là où ils sont, mais sans les contraindre. La stratégie des

parkings d'échange doit être revue, proche des gares régionales au lieu des communes de l'agglomération vu le développement de l'offre ferroviaire régionale. Mais il y a d'autres mesures, en relation avec le développement de l'offre ferroviaire, à l'instar des plans de mobilité des entreprises.

2.3. LECTURE DE L'EMPD

4.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Sur la demande de crédit de 14,5 millions de cet EMPD, il y a pratiquement 11 millions qui sont préfinancés. Du moment que c'est préfinancé, comment se fait-il qu'on amortisse la totalité du crédit et non pas la différence entre le crédit demandé et le préfinancement de 11 millions ?

Le directeur général DGMR renvoie au tableau figurant sous le chapitre 4.16 *Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement*, en pointant la ligne « Revenus extraordinaires des préfinancements ». Les préfinancements font en effet l'objet d'une technique spécifique, ceux-ci étant considérés comme des revenus.

Dès lors, pourquoi calcule-t-on les charges d'amortissement sur l'ensemble pour les communes alors que ces montants ont été déduits ?

Le directeur général DGMR explique qu'il s'agit de la part cantonale : le canton paie le 100% et ensuite il y a un décompte : les communes, qui n'ont pas préfinancé, payent 30%.

2.4. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

2.5. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET

A l'unanimité, la commission adopte le projet de décret.

2.6. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

3. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION TRANSFORMÉE EN POSTULAT ROXANNE MEYER KELLER ET CONSORTS AU NOM DES DÉPUTÉ-E-S DU DISTRICT DE LA BROYE-VULLY DEMANDANT LE DÉBLOCAGE DES CRÉDITS NÉCESSAIRES POUR AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET ROUTIÈRES DANS LA BROYE-VULLY (11_MOT_152)

3.1. POSITION DE LA POSTULANTE

Le remplaçant de la postulante applaudit à cet EMPD. Le souhait ultime étant qu'Avenches soit desservi à la demie heure.

3.2. VOTE DE LA COMMISSION

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.

4. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION FRÉDÉRIC HAENNI ET CONSORTS TRANSFORMÉE EN POSTULAT DEMANDANT DE TENIR COMPTE, DANS LE CADRE DE L'EMPD ACTUELLEMENT À L'ÉTUDE, D'UNE POLITIQUE GLOBALE ET CONCERTÉE DE LA MOBILITÉ DANS LA BROYE ET LE JORAT, NOTAMMENT EN LIANT LA REQUALIFICATION DE LA RC 601A AVEC UNE OFFRE PERFORMANTE DES TRANSPORTS PUBLICS (08_MOT_019)

4.1. VOTE DE LA COMMISSION

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.

5. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT JEAN-FRANÇOIS CACHIN ET CONSORTS : "TIRONS LA PRISE DU CONGÉLATEUR ET DÉGELONS LE DOSSIER RC 601" (09_POS_160)

5.1. POSITION DU POSTULANT

Le postulant accepte la réponse et remercie le Conseil d'Etat d'avoir retiré la prise du congélateur. Il est à titre personnel pour une fluidité du trafic dans ce secteur, notamment au niveau d'Epalinges, afin d'éviter d'avoir des files de voitures interminables. De plus il souhaite que le giratoire prévu au niveau de l'Ecole Hôtelière soit réalisé rapidement, pour éviter des oppositions inutiles.

5.2. VOTE DE LA COMMISSION

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.

Oron-la-Ville, le 19 août 2014.

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Denis Rubattel et consorts - LEB : gagner du temps pour éviter d'autres accidents ! (13_INT_175) et

à l'interpellation Denis Rubattel et consorts – Rapprochement LEB - TL : une nouvelle perte de substance pour le Gros-de-Vaud ? (13_INT_201)

Rappel de l'interpellation

LEB : gagner du temps pour éviter d'autres accidents ! (13_INT_175)

Après l'accident mortel d'il y a quelques jours — victime heurtée par le LEB à l'avenue d'Echallens — de nombreuses interrogations réapparaissent concernant la sécurité. Aussi, on rappellera qu'en moins de dix ans, quatre personnes ont perdu la vie sur ces quelques centaines de mètres et que la police a répertorié plus de dix accidents sur cette artère pour les huit premiers mois de 2013. Par ailleurs, depuis le passage à la cadence des quinze minutes du LEB, le danger s'est accru.

Ce malheureux état de fait corrobore la qualification que fait Michel Béguelin, ancien conseiller aux Etats et grand spécialiste du rail, concernant l'avenue d'Echallens : "[...]c'est la portion de chemin de fer la plus dangereuse du pays [...]".

A priori, la volonté de faire un tunnel pour le LEB se précise et un tel projet donne l'impression de se mettre enfin "sur les rails". En effet, un crédit d'étude se montant à près de 4 millions a été accepté par le Grand Conseil, en septembre. Cependant, sa réalisation ne se ferait pas avant 2019-2022, pour un coût de 100 millions !

*Si de nombreuses mesures urgentes ont été prises pour essayer d'améliorer la sécurité — élargissement, barrières, îlots, etc. — il ne faudrait pas que toutes ces mesures fassent retarder, voire oublier, la seule et urgente solution existante pour apporter toute la sécurité voulue à ce tronçon : **un tunnel !***

Et le temps presse !

Soucieux de faire avancer le projet — soit celui d'enterrer la "Brouette" — dont les velléités remontent déjà aux années 1960, nous prions le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes:

- 1. Existe-t-il, de la part du Conseil d'Etat, une volonté ferme et prioritaire de construire un tunnel pour le LEB à l'avenue d'Echallens ?*
- 2. Compte tenu de l'urgence générale, reconnue et évidente, le Conseil d'Etat est-il prêt à mettre tout en oeuvre pour faire accélérer les procédures de construction d'un tunnel et, par là, à s'investir pleinement pour faire avancer au plus vite la finalisation du projet ?*
- 3. Le souhait, récemment annoncé par Mme la conseillère d'Etat Nuria Gorrite, de vouloir créer une véritable "TaskForce" pour trouver des solutions sur ledit sujet,*

sera-t-il rapidement concrétisé ?

Souhaite développer.

Rappel de l'interpellation

Rapprochement LEB - TL : une nouvelle perte de substance pour le Gros-de-Vaud ? (13_INT_201)

Il y a quelques jours, le Conseil d'Etat a souhaité un rapprochement des entreprises Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) et Transports publics lausannois (TL). Certes, et sans doute pour "la paix des familles", les deux entités resteront juridiquement distinctes. Cependant, leur gestion opérationnelle commune sera dorénavant assurée par les TL.

Suite à cette initiative du Conseil d'Etat, ce rapprochement vise les deux entreprises pour, semble-t-il, donner une dynamique aux nombreux projets qu'attendent les deux entreprises.

La précipitation de cette nouvelle réorganisation interloque plus d'un et, dans ce contexte, nous prions le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes.

- 1. Dans le processus de réflexion, est-ce que le conseil d'administration, la direction du LEB, respectivement le préfet, ont-ils été concertés ?*
- 2. Concernant le personnel du LEB, quelles sont les conséquences : salaires, caisse de retraites, licenciements, réduction des postes, autres ? Compte tenu de cette nouvelle structure, y aura-t-il des répercussions sur la participation financière des communes que dessert le LEB ?*
- 3. Le projet de tunnel souhaité à la route d'Echallens peut-il être remis en question ? Quels sont les projets prévus pour ces dix prochaines années, tant pour le LEB que pour les TL et, au niveau cantonal, a-t-on un concept sur d'autres rapprochements d'entreprises de transports publics ?*
- 4. Le district du Gros-de-Vaud, une fois encore, se voit retirer des compétences substantielles : le Conseil d'Etat est-il conscient de cet état de fait ? Avec ce rapprochement, quelles sont les répercussions pour le district ? Le Service routier marchandises du LEB va-t-il subsister à long terme ?*
- 5. Entre les différents conseils d'administration LEB-TL, comment seront réparties les compétences ?*
- 6. Il semblerait que l'on parle de faire passer le LEB du statut de train à celui de tram dans le secteur de l'avenue d'Echallens. Est-ce fondé ? Quelles en seraient les conséquences ?*

Réponses du Conseil d'Etat

Préambule

Le Conseil d'Etat répond de manière simultanée aux deux interpellations qui concernent le chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher (LEB). Plus particulièrement, des questions, qui portent sur la mise en souterrain de la ligne à l'avenue d'Echallens, sont posées dans chacune des interpellations.

Mise en souterrain de la ligne à l'Avenue d'Echallens

Concernant la mise en tunnel de la ligne à l'avenue d'Echallens, un montant d'études de CHF 3'450'000.- figure dans l'annexe 2 de l'exposé des motifs et projet de décret concernant les contributions destinées à l'infrastructure ferroviaire pour le 3^e crédit-cadre 2013 – 2016. Le décret a été adopté par le Grand Conseil le 27 août 2013. Les engagements ont été formalisés dans la convention sur les prestations entre la Confédération suisse, le canton de Vaud et le gestionnaire d'infrastructure LEB SA, applicable aux années civiles 2013 à 2016, signée en février et mars 2013. Suite à l'adoption du décret, la convention est entrée en force.

L'étude de la mise en souterrain vient d'être engagée par le LEB avec une phase d'étude préliminaire permettant notamment d'approfondir les connaissances de la géologie sur la base de sondages à l'avenue d'Echallens. Cette campagne de sondages est menée en avril 2014.

Une première estimation des coûts de l'ouvrage doit être communiquée le 15 octobre 2014 à l'Office fédéral des transports (OFT) dans le cadre de la préparation du prochain crédit-cadre pour le financement de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2017 – 2020.

Suite à l'approbation par le peuple et les cantons du Financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) le 9 février 2014, de nouvelles règles de financement interviendront dès 2016. Les cantons verseront une contribution forfaitaire annuelle de 500 millions de francs au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pour leur participation au financement. Le FIF financera entièrement l'infrastructure ferroviaire tant des CFF que des chemins de fer régionaux. La part du canton de Vaud au FIF est de l'ordre de 6% de la contribution totale des cantons selon le projet de clé de répartition. En revanche, selon la nouvelle législation, le canton de Vaud ne participera plus directement aux contributions versées aux entreprises gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire.

Direction commune pour le LEB et les Transports publics de la région lausannoise

Les infrastructures de transport jouent un rôle essentiel pour le dynamisme du canton de Vaud et la qualité de vie de ses habitants. Elles doivent donc être développées en s'adaptant aux espaces de vie et de travail. Dans l'agglomération Lausanne-Morges, les deux entreprises de transport public que sont le LEB et les tl font face à d'importants défis sur des territoires d'action fortement imbriqués. Pour qu'ils soient relevés de la meilleure façon possible, le Conseil d'Etat a souhaité un rapprochement de ces deux entreprises de transport public subventionnées. Si les deux entités restent juridiquement distinctes, leur gestion opérationnelle commune sera dorénavant assurée par les tl.

Le communiqué de presse du 5 décembre 2013 a indiqué le contexte et les objectifs du rapprochement entre les deux entreprises. En effet, *"le développement efficace d'une politique ambitieuse de transport dans les agglomérations requiert une collaboration étroite entre les différentes entreprises partenaires. Il en va ainsi des transports publics de la région lausannoise (tl) et de la compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) dans l'agglomération Lausanne-Morges. Pour permettre la nécessaire coordination des offres et des infrastructures de ces deux entreprises dans un réseau de desserte d'agglomération au service de tout le canton, une réorganisation est nécessaire et a été lancée par les compagnies à l'initiative du Conseil d'Etat. Elle vise à rapprocher les deux entreprises, qui restent pour l'heure des entités juridiquement distinctes, et à permettre des synergies dans la gestion des projets actuels et à venir.*

La gestion opérationnelle du LEB sera dorénavant assurée par les tl, qui mettront à disposition leur expérience dans la conduite de grands projets. Cette direction rapportera au Conseil d'administration du LEB pour l'ensemble des affaires touchant à la compagnie. L'ensemble du personnel est repris par les tl, la garantie de l'emploi étant assurée pour tous les collaborateurs. Le salaire nominal est préservé conformément à la CCT en vigueur. Dans le cadre de la renégociation prévue de la CCT tl, le personnel sera naturellement associé au dialogue et au partenariat social."

"Ce rapprochement trouve sa justification dans l'ampleur des projets qui attendent les deux entreprises, projets indispensables à l'agglomération et à toute la région du Gros-de-Vaud. Le crédit prévoyant des investissements de l'ordre de 80 millions sur la ligne du LEB a reçu il y a quelques mois l'aval du Grand Conseil. La mise en oeuvre des améliorations prévues et la poursuite de la planification d'un tunnel sous l'avenue d'Echallens à Lausanne bénéficient du soutien du Conseil d'Etat, mais nécessitent également les ressources et l'expertise dans la gestion de grands projets. Parallèlement, la mise en oeuvre de la première étape des Axes forts de transport public urbain prévue par le Projet d'agglomération verra, avec l'arrivée d'un tram entre Lausanne et Renens, le transport

ferroviaire se renforcer nettement au service d'une capacité accrue. C'est ensemble que le LEB et les tl relèveront au mieux ces défis pour améliorer, au quotidien, les prestations au public."

Afin de renforcer la collaboration entre les conseils d'administration LEB et tl et contribuer à la bonne marche du rapprochement des deux entreprises, le Conseil d'Etat a de plus désigné M. Yvan Nicolier, président du conseil d'administration du LEB pour représenter l'Etat de Vaud au conseil d'administration des tl et succéder à Mme Anne-Marie Depoisier qui avait représenté l'Etat de Vaud. M. Nicolier a été élu à la présidence des tl par son conseil d'administration en décembre 2013.

Réponses du Conseil d'Etat aux questions formulées dans l'interpellation LEB : gagner du temps pour éviter d'autres accidents ! (13_INT_175)

1. Existe-t-il, de la part du Conseil d'Etat, une volonté ferme et prioritaire de construire un tunnel pour le LEB à l'avenue d'Echallens ?

Le Conseil d'Etat a soumis au Grand Conseil le projet de décret concernant le 3^e crédit-cadre 2013 – 2016 pour le financement de l'infrastructure ferroviaire, qui a été adopté le 27 août 2013 (voir ci-dessus). Les moyens financiers sont donc à disposition pour engager l'étude du tunnel à l'avenue d'Echallens.

Le Conseil d'Etat a ainsi lancé le processus permettant de réaliser sans tarder un tunnel pour le LEB à l'avenue d'Echallens en finançant la part cantonale aux études.

2. Compte tenu de l'urgence générale, reconnue et évidente, le Conseil d'Etat est-il prêt à mettre tout en oeuvre pour faire accélérer les procédures de construction d'un tunnel et, par là, à s'investir pleinement pour faire avancer au plus vite la finalisation du projet ?

Le Conseil d'Etat apporte son appui à l'avancement, sans délais, des études de construction.

La mise en place d'une direction commune entre le LEB et les tl est notamment liée à cet objectif, en mettant à disposition du LEB les compétences de la direction et des cadres des tl, qui exploitent les lignes de métros m1 et m2, après avoir conduit la construction de la ligne m2. Cette dernière est la première ligne de métro automatique de Suisse et transporte près de 28 millions de voyageurs par an.

De plus, afin d'assurer le bon avancement des études et leur validation au niveau politique, la cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) vient de mettre en place une organisation de projet avec un comité de pilotage politique (COPIL). Le COPIL est présidé par la cheffe du DIRH et sera composé du président du LEB et du directeur des travaux de la Ville de Lausanne. Le responsable opérationnel du LEB assume la direction de projet. Il est assisté d'un chef de projet en charge de la coordination et de l'élaboration d'un rapport de synthèse. Ce dernier est un mandataire.

3. Le souhait, récemment annoncé par Mme la conseillère d'Etat Nuria Gorrite, de vouloir créer une véritable "TaskForce" pour trouver des solutions sur ledit sujet, sera-t-il rapidement concrétisé ?

La mise en place d'une organisation de projet structurée avec un comité de pilotage politique (COPIL), présidée par la cheffe du DIRH, répond à la question (voir aussi réponse à la question 2).

Réponses du Conseil d'Etat aux questions formulées dans l'interpellation Rapprochement LEB - TL : une nouvelle perte de substance pour le Gros-de-Vaud ? (13_INT_201)

1. Dans le processus de réflexion, est-ce que le conseil d'administration, la direction du LEB, respectivement le préfet, ont-ils été concertés ?

Le Conseil d'administration du LEB a été associé à la démarche, notamment par son président. Le conseil d'administration a approuvé les décisions qui lui ont été soumises, conformément aux compétences qui lui sont dévolues.

En revanche, la direction du LEB n'a pas participé au processus, ayant manifesté depuis de nombreuses années son opposition à un rapprochement avec les tl. Il convient de rappeler que dans les années septante et huitante, le LEB et les tl avaient développé une étroite collaboration. Le directeur des tl de l'époque assurait la fonction d'administrateur-délégué du LEB.

2. Concernant le personnel du LEB, quelles sont les conséquences : salaires, caisse de retraites, licenciements, réduction des postes, autres ? Compte tenu de cette nouvelle structure, y aura-t-il des répercussions sur la participation financière des communes que dessert le LEB ?

Le rapprochement entre le LEB et les tl ne présente aucune incidence défavorable pour le personnel du LEB. Il est affilié à la même institution de prévoyance que les collaborateurs des tl, la Caisse de pensions de la commune de Lausanne (CPCL). Aucune réduction de postes n'est envisagée. Au contraire, le LEB présente actuellement des manques d'effectifs. Une nouvelle convention collective de travail (CCT) est par ailleurs en négociation entre partenaires sociaux.

La nouvelle structure n'a pas d'effet sur le montant des indemnités versées par les pouvoirs publics. Les communes participent à 30% de la part cantonale au trafic régional et aux lignes urbaines en site propre (métros m1 et m2). La répartition entre communes est effectuée par régions de transport en tenant compte de la population des communes et de la qualité de leur desserte. Le LEB fait partie de la région de transport Lausanne – Echallens – Oron. Celle-ci comprend également les lignes régionales tl et les lignes urbaines en site propre des tl.

3. Le projet de tunnel souhaité à la route d'Echallens peut-il être remis en question ? Quels sont les projets prévus pour ces dix prochaines années, tant pour le LEB que pour les TL et, au niveau cantonal, a-t-on un concept sur d'autres rapprochements d'entreprises de transports publics ?

La réalisation d'un tunnel est indispensable pour améliorer la sécurité des usagers à l'avenue d'Echallens. Cet ouvrage permettra de réduire les temps de parcours du train et, à plus long terme, d'augmenter la fréquence de circulation.

Le concept retenu par le Conseil d'Etat depuis de nombreuses années est de regrouper les entreprises par régions de transport autour des principaux pôles du canton. Le prochain rapprochement à l'étude concerne la Riviera. Il s'agit de réaliser la fusion entre la société ferroviaire Montreux – Vevey – Riviera SA (MVR) et les Transports publics Vevey – Montreux – Chillon – Villeneuve SA (VMCV), qui exploitent des lignes de trolleybus et bus. La direction de la nouvelle société régionale serait confiée à la direction du Montreux – Oberland bernois qui a de son côté une vocation intercantonale, desservant les cantons de Vaud, de Berne et de Fribourg.

4. Le district du Gros-de-Vaud, une fois encore, se voit retirer des compétences substantielles : le Conseil d'Etat est-il conscient de cet état de fait ? Avec ce rapprochement, quelles sont les répercussions pour le district ? Le Service routier marchandises du LEB va-t-il subsister à long terme ?

La compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) conserve son statut juridique avec

son siège social à Echallens. Le regroupement n'implique ainsi aucune modification de ses statuts. Il n'y a donc pas de changements dans les compétences de son conseil d'administration qui exerce la haute direction de la société.

De manière plus générale, le regroupement vise à améliorer la qualité de service offert aux usagers et l'efficacité dans la conduite du LEB, qui ne disposait pas de la taille critique pour maîtriser le très important programme d'investissement prévu pour les prochaines années.

Au surplus, la clientèle du LEB en provenance du Gros-de-Vaud ne limite pas ses déplacements à la ligne ferroviaire, mais emprunte aussi le réseau des tl. Elle attend une prestation globale sur l'ensemble de son déplacement, indépendamment de l'entreprise qui assure le transport.

Concernant les compétences décisionnelles pour la fixation de l'offre de transport, celles-ci relèvent du canton et de la Confédération. Ces instances passent des mandats de prestations avec le LEB pour le transport des voyageurs et pour l'infrastructure.

Il est actuellement prématuré de déterminer sous quelle forme le Service routier marchandises se développera à l'avenir. Actuellement, ce service est rentable et répond aux attentes de la clientèle.

5. Entre les différents conseils d'administration LEB-TL, comment seront réparties les compétences ?

Le Conseil d'administration du LEB garde les compétences générales que lui attribuent le Code des obligations et ses statuts. Une convention de collaboration signée le 13 décembre 2013 précise, à son article 2, les compétences qui relèvent du conseil d'administration LEB:

"Dans le cadre des compétences qui lui sont accordées par l'Assemblée générale, le Conseil d'administration de LEB décide, sur proposition de la Direction des tl:

- a) des orientations stratégiques du transport de marchandises et de l'offre touristique*
- b) de l'offre de transport et des horaires*
- c) des projets nécessaires à l'évolution de l'offre de transport*
- d) des budgets et des comptes d'exploitation*
- e) de la planification des investissements*
- f) des dépenses d'investissement conformément aux compétences fixées dans le règlement d'organisation de LEB*
- g) des attributions des droits de signature pour la société aux cadres tl proposés par la Direction tl".*

De son côté, l'article 3 de la convention précise les compétences de la Direction des tl:

"La Direction des tl assure la bonne marche des activités ci-après:

- a) intégration des projets LEB dans la stratégie d'entreprise tl,*
- b) gestion opérationnelle de la compagnie : exploitation de la ligne, maintenance, approvisionnements, gestion du personnel, administration, marketing et communication, vente et distribution, contrôle, sûreté*
- c) définition et mise en oeuvre de l'organisation opérationnelle*
- d) établissement du budget et des comptes*
- e) suivi des budgets accordés*
- f) conduite des projets de développement*
- g) représentation de la compagnie auprès des tiers*
- h) représentation du LEB dans Mobilis et CH-Direct".*

6. Il semblerait que l'on parle de faire passer le LEB du statut de train à celui de tram dans le secteur de l'avenue d'Echallens. Est-ce fondé ? Quelles en seraient les conséquences ?

A l'avenue d'Echallens, le chemin de fer LEB est un chemin de fer sur route avec une circulation en marche à vue. Selon les indications des experts de l'Office fédéral des transports, le LEB est le seul chemin de fer de Suisse en milieu urbain avec un système d'exploitation de type "train", alors qu'ailleurs c'est le système "tramway" qui prédomine (par exemple, les tronçons sur route des Transports publics du Chablais (TPC) à Aigle ou à Bex). L'OFT a fixé au surplus au LEB un délai à la fin de l'année 2014 pour répondre à l'évolution des normes fédérales dans ce domaine.

Dans la pratique, les différences entre les deux types d'exploitation sont minimes. Elles concernent notamment la signalisation et l'équipement des passages à niveau qui impliquent, dans une exploitation de type "train", une technologie ferroviaire et non une technologie routière, plus flexible.

La signalisation des tronçons exploités en régime "tramway" est fixée dans les prescriptions de circulation des trains (PCT) établies par l'Office fédéral des transports. Celles-ci déterminent le début et la fin de la zone pour les tramways. Les PCT fixent que dans les zones pour tramways la législation sur le trafic routier est également applicable.

L'article 48 "règles concernant les tramways et chemins de fer routiers" de la loi sur la circulation routière (LCR RS 741.01) prévoit la disposition suivante :

"Les règles de la circulation prévues par la présente loi s'appliquent également aux tramways et chemins de fer routiers dans la mesure où le permettent les particularités inhérentes à ces véhicules, à leur exploitation et aux installations ferroviaires."

L'article 45 "tramways et chemins de fer routiers" de l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR 741.11) en précise les modalités:

"¹Les conducteurs de tramways et de chemins de fer routiers seront particulièrement prudents lorsque les voies forment une boucle au terminus, lorsqu'ils passent d'un côté de la route à l'autre, croisent sur une chaussée étroite ou circulent à contresens du trafic. Avant de dépasser, ils s'assureront qu'ils disposent d'un espace suffisant.

²Ils céderont la priorité aux véhicules du service du feu, du service de santé, de la police et de la douane qui sont annoncés par des avertisseurs spéciaux. En débouchant d'une route secondaire sur une route principale, ils sont tenus d'accorder la priorité.

³Chaque fois que la sécurité de la circulation l'exige, ils feront fonctionner leur avertisseur optique ou acoustique, notamment avant de démarrer."

En résumé, le changement de statut de chemin de fer sur route à tramway présente des conséquences limitées et s'inscrit dans le cadre des directives de l'OFT.

Ce changement de statut de l'exploitation du LEB à l'avenue d'Echallens n'a pas d'incidences sur les règles de subventionnement. La ligne LEB continue à assurer des prestations de trafic régional des voyageurs entre Lausanne et Bercher et bénéficie ainsi de l'indemnisation de la Confédération (50%) et du canton (50%) pour les coûts non couverts. De même, le financement de l'infrastructure ferroviaire reste inchangé et sera à l'avenir assuré par le FIF (voir préambule).

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 mai 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

Postulat Jean-François Cachin et consorts – Des places de parc pour des cars dans le secteur du P+R de Vennes

Texte déposé

Sur le parking couvert de Vennes, en limite de la commune d'Epalinges, sur le territoire de la ville de Lausanne, est en construction l'Hôtel Aquatis.

Dès l'automne 2015, un deuxième bâtiment abritera le futur Aquarium & musée suisse de l'eau dédié aux thèmes de l'eau et du développement durable.

Qui dit hôtel et musée dit arrivée d'hôtes et de visiteurs en m2, en voitures et en cars.

Il avait été envisagé de créer des places pour des cars et des poids lourds dans la zone de la boucle autoroutière de Vennes (ancien P+R de Vennes).

Dans un premier temps, l'Office fédéral des routes (OFROU) était favorable à cette demande de la ville de Lausanne, mais, actuellement, il ne souhaite pas s'engager sur cette proposition stratégiquement judicieuse, souhaitant garder cette surface pour l'entreposage d'installations de chantiers en relation avec les gros travaux à réaliser sur l'autoroute et ceci jusqu'en 2020 au minimum.

Dès lors, la création de places de parc pour des cars est à trouver à proximité immédiate de la station du m2 de Vennes et du futur Aquarium & musée suisse de l'eau.

Au vu de ce qui précède, nous demandons au Conseil d'Etat, dans le cadre du projet de requalification de la RC 601 entre le Chalet-à-Gobet et Vennes, en collaboration avec les municipalités d'Epalinges et de Lausanne, d'étudier la possibilité de créer sur l'ancienne voie montante du bus TL, entre la station d'essence BP et la station du m2 des Croisettes, quelques places de stationnement pour des cars et/ou sur la nouvelle route de la Corniche située à l'est de la RC 601, sur la parcelle n° 20'573, propriété de l'Etat de Vaud.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Jean-François Cachin
et 35 cosignataires*

Développement

M. Jean-François Cachin (PLR) : — Les signataires du postulat et votre serviteur souhaitent que le Conseil d'Etat, dans le cadre du projet de requalification de la RC 601, étudie la possibilité de créer, sur le parking couvert du P+R de Vennes, quelques places de stationnement pour des cars, à proximité du futur Aquarium Suisse et Musée de l'eau, dédié au thème de l'eau et de l'environnement, ainsi que de l'Hôtel Aquatis, actuellement en construction.

Comme il est précisé dans le postulat, nous demandons qu'il soit renvoyé à l'examen d'une commission.

Dans son développement écrit, cosigné par au moins 20 députés, l'auteur demande le renvoi direct à une commission pour examen préalable.

Le postulat est renvoyé à l'examen d'une commission.

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

Postulat Jean-François Cachin et consorts –
Des places de parc pour des cars dans le secteur du P+R de Vennes

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le 20 février 2014, à la Salle de conférences P001, rue des Deux-Marchés, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Sylvie Podio, Valérie Schwaar et Patricia Dominique Lachat, de MM. Jean-François Cachin, Hans Rudolf Kappeler, Claude Matter ainsi que du soussigné, confirmé dans son rôle de président et rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, y était accompagnée de MM. Vincent Krayenbühl, directeur ad intérim de la Direction générale de la mobilité et des routes – DGMR, et Martin Schneider, ingénieur chef de projet au SR pour la requalification de la route de Berne.

Le Secrétariat général y était représenté par M. Jérôme Marcel, qui a tenu les notes de séance.

2. POSITION DU POSTULANT

Le postulant rappelle la nécessité de son dépôt en précisant le manque très important voire inexistant de places de parc pour les bus dans le secteur de Vennes, et ce sachant qu'un hôtel est en construction et qu'un aquarium géant est à l'enquête et générera de nombreux visiteurs sur ce lieu. Une zone avait été prévue à cet effet, mais le terrain a été racheté par des assurances, l'emplacement P+R provisoire durant le chantier M2 avait aussi été prévu à cet effet puis abandonné par l'OFROU.

Donc le postulant demande s'il est possible de prévoir des places de cars le long de la route cantonale sur l'ancienne voie de bus ou sur la route de la Corniche en partie en main de l'Etat.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe du DIRH rappelle que pour étudier ce secteur de la RC-601, la COFIN a accepté un crédit d'étude, laquelle étude a été menée sur la base d'un accord politique présenté publiquement, avec les municipalités et députations concernées.

Les propositions contenues dans ce postulat concernent certes le canton puisqu'on se situe dans le cadre de la requalification de la RC-601. Toutefois, rappelle-t-elle, la question du stationnement des cars est essentiellement de compétence communale. Néanmoins, le SR a fait une analyse des solutions proposées par le postulat et autres solutions possibles :

L'ingénieur chef de projet au SR explique les solutions envisagées sur la base d'un plan remis aux membres de la commission. Il précise que les arguments présentés à la commission ont été préparés conjointement avec l'ex-SM, le SPEco et le SDT, ainsi que les représentants des communes d'Epalinges et Lausanne.

Dans le périmètre du PAC Vennes, il explique que le tronçon concernant la requalification de la RC-601 entre le Châlet-à-Gobet et Vennes évoqué dans le postulat regroupe deux projets :

- l'un strictement limité sur une longueur de 440 mètres, entre la sortie de la bretelle Nord de l'autoroute et le carrefour des Croisettes : ce projet a été mis à l'enquête au printemps 2013 et à ce jour est entré en force, les oppositions ayant été levées, les travaux étant prévus sur deux étés

successifs, d'avril 2015 à l'automne 2016 – il précise que la route de la Corniche sera utilisée pour dévier le trafic durant ces travaux ;

- le deuxième tronçon de quatre kilomètres entre les Croisettes et le Châlet-à-Gobet a fait l'objet d'études de faisabilité et de discussions ; ce projet est moins avancé et pourrait être modifié. Toutefois, il s'agit d'un projet de requalification d'une route, qu'il est dès lors difficile d'affecter à du stationnement de car, les lieux concernés étant également plus loin de la zone où se trouvent l'hôtel et l'aquarium, il ne s'agit plus de la « proximité immédiate » demandée par le postulat.

Concernant les propositions du postulat :

- d'une part, sur l'ancienne voie de bus t1 entre la station BP et la station m2 des croisettes, une zone d'une longueur d'environ 80 mètres, on pourrait envisager 5 places pour cars adjacentes aux voies montantes de la RC. On se situe à 300 mètres du futur aquarium géant. Toutefois, seuls des cars montants pourraient y accéder et bien entendu des car devraient manoeuvrer pour se parquer, ce qui n'est pas envisageable sur une route connaissant un trafic de 30'000 véhicules par jour. De plus, les études menées par la commune d'Epalinges pour le réaménagement du carrefour et de la place des Croisettes, afin d'améliorer la situation d'un point de vue de la mobilité et urbanistique. Or, la plupart des variantes étudiées envisagent d'utiliser cette zone pour une nouvelle voie de présélection permettant de tourner à droite, indépendamment de la voie menant au village d'Epalinges. Il est dès lors très vraisemblable que cette zone devienne une quatrième voie montante.
- D'autre part, il y a la proposition d'utiliser la route de la Corniche, construite dans le cadre du développement du pôle entre 2008 et 2010, laquelle route appartient au canton via les améliorations foncières. Cette route va en sens unique de l'emplacement du futur aquarium à la place des Croisettes. Cette voie unidirectionnelle d'une largeur de 6,5 mètres permettrait la réalisation d'une voie à deux sens. Toutefois, en l'état cette route n'est pas ouverte au trafic. En relation au PAC Vennes, une convention lie tous les propriétaires fonciers du périmètre et stipule qu'à la fin des travaux elle leur est restituée. Une utilisation de cette route pour y mettre des places de cars va dès lors à l'encontre de cette convention. Dès plus, si techniquement il serait possible d'y mettre des places de cars, l'accès à ces places nécessiterait un cheminement relativement compliqué, entrant en conflit avec d'autres usages ou projets en cours.

Dans le cadre de la mise en application du PAC Vennes, modifié récemment, les acteurs se chargent de trouver d'autres solutions. Son évoquées :

- les zones de part et d'autre de la route qui passe entre l'hôtel et les bâtiments des assurances CSS ; cette option qui implique une emprise sur leur parcelle privée est en discussion depuis plusieurs années avec les assurances CSS. Or, CSS refuse en l'état la solution concernant le parage de car du côté de la chaussée face à leurs locaux ; ils entreraient en discussion pour le côté de la route située le long de l'hôtel, où il y a un potentiel pour trois places de cars. Ces discussions ont lieu au sein de Biopole SA.
- Une zone du PAC Vennes affectée à de la construction serait certes intéressante, mais c'est juridiquement impossible à réaliser.

L'ingénieur chef de projet au SR rappelle que la problématique des parkings relais et des places de parcs pour poids lourds et cars doit être menée au niveau de l'agglomération. En conclusion, il explique-t-il, les projets de requalification de la RC-601 ne constituent pas une bonne opportunité pour créer des places de parcs pour les cars amenant les visiteurs à l'aquarium géant, à l'exception d'éventuelles zones d'attente éloignées. En effet, deux places de dépose sont prévues devant le futur aquarium. Les alternatives existent au sein du PAC Vennes, mais relèvent de la compétence des acteurs du PAC lui-même, qui y travaille

4. DISCUSSION GÉNÉRALE ET BIENFONDÉ DU POSTULAT

Le postulant précise que la demande est faite pour les cars et non les poids lourds ! Un député parle d'un « coup parti » et cela aurait dû être prévu lors de la mise en place du PAC Vennes et partage l'idée sur le parage des cars pendant les visites ou nuits d'hôtel qui doit être mis en place et se

demande si ce n'est pas plutôt la commune qui devrait se pencher sur ce problème. Un député relève la difficulté d'utilisation des différentes solutions envisagées. Il est relevé que les promoteurs de projets touristiques devraient être les premiers à penser et trouver des solutions.

Des places de parc étaient prévues mais ont disparus car les assurances CSS n'en veulent pas ! Un député se demande si l'Etat a des participations dans le Bipôle et s'il peut influencer les partenaires à discuter la problématique. Il est confirmé que la solution ne se présente pas sur la route de Berne et cette réflexion est en main des communes et agglomérations, le canton venant en appui ! Les différentes préoccupations du postulat sont partagées par les commissaires mais pour cette situation de parage des cars sur la route de Berne, elle s'avère ne pas être possible et donc la problématique demeure et actuellement débouche sur une impasse.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Au final, suite aux informations données, la commission a la conviction que :

- le postulat se justifie par l'absence de solution pour le stationnement des autocars au nord de la ville dans un secteur appelé à accueillir de nombreux visiteurs ;
- l'étude de places de parc pour des autocars dans le cadre du projet de requalification de la RC 601 entre Vennes et les Croisettes n'a pas abouti à une solution satisfaisante ;
- la construction d'installations d'hébergement touristique et de loisirs doit s'accompagner d'une réflexion sur le stationnement des autocars.

Dès lors, à l'unanimité, la commission propose, selon art 136 de la Loi sur Le Grand Conseil, la résolution suivante :

La commission demande au Conseil d'Etat de prendre en considération la problématique du stationnement des autocars dans tous les projets de planification cantonale (pôles de développement, plans d'affectation cantonaux, etc.) afin d'anticiper un éventuel besoin de places en la matière.

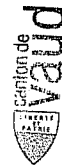
Sur ce, le postulant retire son intervention.

Rovray, le 28 avril 2014

Le rapporteur :
(Signé) José Durussel

RESOLUTION

14-RES-014



Grand Conseil - Secrétariat général
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne

Déposé le 04.03.14

Scanné le _____

(13_POS_044) Postulat Jean-François Cachin et consorts – Des Places de parc pour des cars dans le secteur du P+R de Vennes.

La commission du mardi 20 février 2014 qui a traité le postulat 13_POS_044 de Jean-François Cachin et consorts, et suite aux informations données par la représentante du Conseil d'Etat et des collaborateurs, a la conviction que :

- 1) Le postulat se justifie par l'absence de solution pour le stationnement des autocars au nord de la ville dans un secteur appelé à accueillir de nombreux visiteurs ;
- 2) Que l'étude de places de parc pour des autocars dans le cadre du projet de requalification de la RC 601 entre Vennes et les Croisettes n'a pas abouti à une solution satisfaisante ;
- 3) Que la construction d'installations d'hébergement touristique et de loisirs doit s'accompagner d'une réflexion sur le stationnement des autocars.

A l'unanimité, la commission propose, selon art 136 de la Loi sur Le Grand Conseil, la résolution suivante :

La commission demande au Conseil d'Etat de prendre en considération la problématique du stationnement des autocars dans tous les projets de planification cantonale (pôles de développement, plans d'affectation cantonaux, etc.) afin d'anticiper un éventuel besoin de places en la matière.

Les membres de la commission 13_POS_044

Valérie Schwarz

Sylvie Podio

Patricia Dominique Lachat

Claude Matter

Hans Rudolf Kappeler

José Durussel

Jean-François Cachin.

Liste des députés signataires – état au 21 janvier 2014

Aellen Catherine	Chapalay Albert	Duvoisin Ginette
Ansermet Jacques	Chappuis Laurent	Ehrwein Nihan Céline
Apothéloz Stéphanie	Cherbuin Amélie	Epars Olivier
Attinger Doepper Claire	Chevalley Christine	Favez Jean-Michel
Aubert Mireille	Chollet Jean-Luc	Favrod Pierre-Alain
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Marc	Ferrari Yves
Baillif Laurent	Christen Jérôme	Freymond Cantone Fabienne
Bally Alexis	Christin Dominique-Ella	Gander Hugues
Bendahan Samuel	Collet Michel	Genton Jean-Marc
Berthoud Alexandre	Cornamusaz Philippe	Germain Philippe
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Glauser Alice
Blanc Mathieu	Creteigny Gérald	Glauser Nicolas
Bolay Guy-Philippe	Creteigny Laurence	Golaz Olivier
Bonny Dominique-Richard	Crottaz Brigitte	Grandjean Pierre
Borloz Frédéric	De Montmollin Martial	Grobéty Philippe
Bory Marc-André	Debluè François	Guignard Pierre
Bovay Alain	Démétriadès Alexandre	Haldy Jacques
Brélaz Daniel	Desmeules Michel	Haury Jacques-André
Brélaz François	Despot Fabienne	Hurni Véronique
Buffat Marc-Olivier	Devaud Grégory	Induni Valérie
Buffat Michaël	Divorne Didier	Jaquet-Berger Christiane
Butera Sonya	Dolivo Jean-Michel	Jaquier Rémy
Cachin Jean-François	Ducommun Philippe	Jobin Philippe
Calpini Christa	Dupontet Aline	Jungclaus Delarze Suzanne
Capt Gloria	Durussel José	Kappeler Hans Rudolf

Liste des députés signataires – état au 21 janvier 2014

Kernen Olivier	Nicolet Jean-Marc	Rydlo Alexandre
Kunze Christian	Oran Marc	Schaller Graziella
Labouchère Catherine	Papilloud Anne	Schobinger Bastien
Lachat Patricia	Payot François	Schwaar Valérie
Luisier Christelle	Pernoud Pierre-André	Schwab Claude
Mahaim Raphaël	Perrin Jacques	Sonnay Eric
Maillefer Denis-Olivier	Pidoux Jean-Yves	Sordet Jean-Marc
Manzini Pascale	Pillonel Cédric	Surer Jean-Marie
Marion Axel	Podio Sylvie	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Probst Delphine	Tosato Oscar
Matter Claude	Randin Philippe	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rapaz Pierre-Yves	Trolliet Daniel
Meienberger Daniel	Ravenel Yves	Tschopp Jean
Meldem Martine	Renaud Michel	Uffer Filip
Melly Serge	Rey-Marion Ailette	Venezelos Vassilis
Meyer Roxanne	Rezzo Stéphane	Voiblet Claude-Alain
Miéville Laurent	Richard Claire	Volet Pierre
Miéville Michel	Riesen Werner	Vuarnoz Annick
Modoux Philippe	Rochat Nicolas	Vuillemin Philippe
Mojon Gérard	Romano Myriam	Weber-Jobé Monique
Montangero Stéphane	Roulet Catherine	Wehrli Laurent
Mossi Michele	Roulet-Grin Pierrette	Wüthrich Andreas
Neiryneck Jacques	Rubattel Denis	Wyssa Claudine
Neyroud Maurice	Ruch Daniel	Yersin Jean-Robert
Nicolet Jacques	Ruiz Rebecca	Züger Eric

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jean-Michel Dolivo - **Activité accessoire bénévole des employé-e-s de la fonction publique vaudoise, une limite arbitraire à la liberté d'expression, d'opinion et d'organisation ?**

Rappel de l'interpellation

*L'article 51 de la loi sur le personnel de l'Etat de Vaud (LPers) dispose, à son alinéa 2, que le Conseil d'Etat peut interdire aux collaborateurs/trices l'exercice d'une activité accessoire incompatible avec leur fonction à l'Etat. L'article 127 du règlement LPers précise les conditions dans lesquelles peut être exercée une activité accessoire rémunérée durant l'horaire de travail. La présente interpellation ne concerne que la question d'une activité accessoire, **non rémunérée et en dehors de l'horaire de travail**, exercée par des employé-e-s de la fonction publique vaudoise, en particulier dans l'hypothèse où ils/elles s'engagent bénévolement, dans les milieux associatifs ou en rapport avec des questions politiques — dans un parti politique ou dans un comité pour une votation populaire, par exemple. Pour le surplus, l'interpellation ne porte pas sur l'exercice d'une charge publique.*

La directive LPers 51.1 précise que l'autorité d'engagement peut interdire au collaborateur/trice l'exercice d'une activité accessoire incompatible avec sa fonction à l'Etat. Dans le cadre de l'examen de la demande, l'autorité d'engagement procède à une pesée des intérêts entre les libertés constitutionnelles, dont l'exercice serait restreint par une interdiction, et la bonne exécution de l'activité principale du collaborateur. L'incompatibilité entre l'activité accessoire du collaborateur et sa fonction peut résulter notamment :

- de la nature de l'activité lorsque celle-ci heurte les intérêts de l'Etat, notamment sur le plan du conflit d'intérêt,*
- de la durée et de la fréquence,*
- d'un cumul de gains excessifs pour les collaborateurs dont la rémunération est élevée.*

La directive LPers 51.3, qui ne se trouve pas sur l'intranet de l'Etat de Vaud, donne la définition suivante de l'activité accessoire : il s'agit de toute activité ponctuelle, occasionnelle ou durable exercée en sus de l'activité à temps complet ou à temps partiel accomplie pour l'Etat. Il peut s'agir d'une activité salariée, indépendante ou non rémunérée. Ne sont pas considérées comme des activités accessoires les activités syndicales et les charges publiques. En ce qui concerne une activité accessoire non rémunérée, la directive LPers 51.3 stipule que les collaborateurs/trices annoncent les activités non rémunérées lorsqu'elles peuvent s'avérer incompatibles avec l'exercice de leur fonction. Cette incompatibilité peut, selon cette directive, résulter de "l'existence d'un conflit d'intérêt" ou "de la durée et de la fréquence" de ladite activité.

Le député soussigné pose les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- 1. Pour quelles raisons la directive LPers 51.3 n'a-t-elle pas été publiée par le Service du personnel*

de l'Etat de Vaud (SPEV) sur le site intranet de l'Etat de Vaud et, le cas échéant, n'est-il pas indispensable de procéder à la publication de ladite directive ? Et, par extension, de toutes les directives non publiées qui servent de base aux règles auxquelles sont soumis les employé-e-s de la fonction publique ?

2. L'engagement bénévole, hors de son temps de travail, d'un-e employé-e de l'Etat de Vaud dans le cadre d'un parti politique, d'une association ou d'un comité en lien avec une votation populaire peut-il tomber dans le cadre du "conflit d'intérêt" tel qu'il est décrit au point 5A de la directive LPers 51.3 ?

3. Si oui, le Conseil d'Etat peut-il expliquer juridiquement comment une directive non-publiée de l'Etat peut supplanter les libertés d'expression, d'opinion et d'organisation, garanties par les Constitutions vaudoises et fédérales ?

4. Si oui, le Conseil d'Etat peut-il préciser si ce conflit d'intérêt est lié ou non au niveau de responsabilité exercé par l'employé-e en question dans un service de l'Etat ?

5. Si l'existence d'un conflit d'intérêt peut exister sans lien avec le niveau de responsabilité occupé, le Conseil d'Etat peut-il donner des exemples d'un tel conflit d'intérêt ?

Réponse du Conseil d'Etat

Dans son interpellation, le Député Dolivo s'enquiert du traitement qui est réservé aux activités non rémunérées exercées par les employés de l'Etat en dehors de leur horaire de travail, en particulier dans l'hypothèse où ils s'engagent bénévolement, dans les milieux associatifs ou en rapport avec des questions politiques.

Il sied en préambule de constater que les avis peuvent diverger s'agissant des mesures à prendre pour éviter des conflits d'intérêts au sein de la fonction publique. Alors que d'aucuns craignent que l'attention portée aux activités accessoires exercées par les collaborateurs de l'Etat ne constitue une violation de leurs droits fondamentaux, d'autres estiment en revanche que le contrôle qui est fait est insuffisant. Dans son audit sur la gestion des risques de conflits d'intérêts et de corruption, la Cour des comptes a en effet relevé que le suivi des activités accessoires était effectué de manière disparate et elle a recommandé un contrôle et un suivi des risques de conflits d'intérêts.

Avant de répondre aux questions qui sont posées par le Député Dolivo, il convient de rappeler le dispositif normatif qui régit l'exercice d'une activité accessoire ainsi que les principes qui prévalent en matière de publication des directives.

Exercice d'une activité accessoire

L'art. 51 al. 2 de la loi du 12 novembre 2001 sur le personnel de l'Etat de Vaud (ci-après : LPers) dispose que "le Conseil d'Etat peut interdire aux collaborateurs l'exercice d'un activité accessoire incompatible avec leur fonction à l'Etat". Dans la directive 51.1 *Activités accessoires* du 21 janvier 2004, le Conseil d'Etat a précisé que "Toute activité accessoire, même celle exercée en dehors du travail, doit être annoncée, ainsi que celle, non rémunérée, lorsqu'elle peut s'avérer incompatible avec la fonction", (cf. ch. 1.1 , al.1.) "L'autorité d'engagement peut interdire au collaborateur l'exercice d'une activité accessoire incompatible avec sa fonction à l'Etat. Dans le cadre de l'examen de la demande, l'autorité d'engagement procède à une pesée des intérêts entre les libertés constitutionnelles, dont l'exercice serait restreint par une interdiction, et la bonne exécution de l'activité principale du collaborateur" (cf. ch. 1.1, al.2).

Le Conseil d'Etat a ainsi retenu que "L'incompatibilité entre l'activité accessoire du collaborateur et sa fonction peut résulter notamment:

- de la nature de l'activité lorsque celle-ci heurte les intérêts de l'Etat, notamment sur le plan du conflit d'intérêt

- de la durée et de la fréquence
- d'un cumul de gains excessif pour les collaborateurs dont la rémunération est élevée." (cf. ch.1.1, al.3)

Alors que ce dispositif est en vigueur depuis 2003, il n'a été mis en œuvre qu'en 2006. C'est à cette date que le Conseil d'Etat, par décision du 26 avril 2006, a demandé aux autorités d'engagement d'approcher leurs collaborateurs afin qu'ils annoncent les activités accessoires qu'ils exerçaient conformément à la directive 51.1 de manière, le cas échéant, à en vérifier la compatibilité avec l'activité réalisée pour l'Etat.

Le syndicat SUD s'est insurgé contre cette décision s'agissant de l'annonce des activités d'ordre associatif et à but idéal. A défaut d'une réponse positive du Conseil d'Etat à sa demande d'ouverture de négociations sur ce thème, il a saisi l'Organe de conciliation et d'arbitrage le 1^{er} octobre 2006. Lors de la séance qui s'est tenue le 26 octobre 2006 devant ladite instance, il a été convenu que le Service du personnel organiserait une séance de discussion avec les trois associations du personnel. La procédure a ainsi été suspendue.

Deux séances de travail réunissant le Service du personnel et les représentants de SUD, FSF et SSP se sont ainsi tenues les 20 novembre 2006 et 18 janvier 2007. Un projet de directive technique rédigé par le Service du personnel a été soumis aux syndicats et associations du personnel qui ont été invités à faire part de leurs déterminations. Au terme de ces séances et de la procédure de consultation, le Service du personnel a adopté la directive technique 51.3 qui est le fruit des discussions menées avec les syndicats. Aucune partie n'a sollicité la reprise de la procédure ouverte devant l'Organe de conciliation et d'arbitrage, ce qui signifie que la directive technique réglait de manière satisfaisante les conditions et modalités d'annonce des activités accessoires.

Il convient en outre de relever que dans la pratique, l'application des directives relatives aux activités accessoires pose peu de problèmes. Lors de leur engagement, les nouveaux collaborateurs annoncent les éventuelles activités accessoires qu'ils exercent. Le Conseil d'Etat n'a pas connaissance de situations dans lesquelles une activité non rémunérée aurait été interdite par l'autorité d'engagement.

Publication des directives

Il sied de rappeler que les directives d'application de la LPers sont de la compétence du Conseil d'Etat. Les directives dites générales, c'est-à-dire, celles portant notamment sur les droits et obligations des collaborateurs, sur les congés, sont publiées sur le site internet de l'Etat de sorte qu'elles sont accessibles à un large public. Les directives salariales sont quant à elles publiées sur le site intranet de l'Etat.

En vertu de l'art. 8 al. 1 LPers, le Service du personnel édicte les instructions techniques nécessaires à l'application de la loi et de ses règlements. L'exposé des motifs et projet de loi sur le personnel de l'Etat de Vaud d'octobre 2000 (EMPL 212, octobre 2000, p. 31) indique que cet article "donne le droit au SPEV de compléter et de préciser, sur le plan technique, les dispositions légales et réglementaires". Ainsi le SPEV est amené à préciser des dispositions de manière à permettre l'uniformité des pratiques et à assurer l'égalité de traitement des collaborateurs.

Compte tenu du fait qu'elles n'émanent pas du Conseil d'Etat et qu'elles sont de nature purement technique en ce sens qu'elles n'affectent d'aucune manière le statut des collaborateurs de l'Etat, ces directives techniques ne sont à ce jour pas publiées sur le site intranet de l'Etat. Elles sont toutefois à disposition des autorités d'engagement et de la fonction RH. Les collaborateurs qui souhaitent les obtenir peuvent les requérir auprès de leur autorité d'engagement.

Dans un souci de transparence et pour s'assurer que tous les collaborateurs disposent du même niveau d'information, le Conseil d'Etat est favorable à la publication de toutes les directives techniques du SPEV sur le site intranet de l'Etat. Elles seront disponibles dès le 1^{er} juin 2014.

Réponses aux questions:

1) Pour quelles raisons la directive LPers 51.3 n'a-t-elle pas été publiée par le Service du personnel de l'Etat de Vaud (SPEV) sur le site intranet de l'Etat de Vaud et, le cas échéant, n'est-il pas indispensable de procéder à la publication de ladite directive ? Et, par extension, de toutes les directives non publiées qui servent de base aux règles auxquelles sont soumis les employé-e-s de la fonction publique ?

Dès lors qu'elle revêt un caractère technique, la directive 51.3, à l'instar de toutes les directives techniques édictées par le Service du personnel, n'a pas été publiée sur le site intranet de l'Etat de Vaud.

Le Conseil d'Etat retient toutefois de publier ces directives.

2) L'engagement bénévole, hors de son temps de travail, d'un-e employé-e de l'Etat de Vaud dans le cadre d'un parti politique, d'une association ou d'un comité en lien avec une votation populaire peut-il tomber dans le cadre du "conflit d'intérêt" tel qu'il est décrit au point 5A de la directive LPers 51.3 ?

On ne saurait exclure qu'un engagement bénévole d'un employé de l'Etat dans le cadre d'un parti politique, d'une association ou d'un comité en lien avec une votation populaire puisse occasionner un conflit d'intérêt au sens des directives 51.1 et 51.3. On ne peut toutefois pas répondre à cette question de manière abstraite et théorique dans la mesure où chaque situation doit faire l'objet d'une analyse particulière. Il s'agit en particulier de prendre en considération les activités exercées par le collaborateur dans le cadre de son bénévolat ainsi que le cahier des charges qu'il assume pour le compte de l'Etat, son taux d'activité, son niveau de responsabilités, etc.

3) Si oui, le Conseil d'Etat peut-il expliquer juridiquement comment une directive non-publée de l'Etat peut supplanter les libertés d'expression, d'opinion et d'organisation, garanties par les Constitutions vaudoises et fédérales ?

Comme mentionné plus haut, lorsque le collaborateur le sollicite, l'autorité d'engagement lui communique les directives techniques du SPEV. Ces directives seront publiées sur le site intranet de l'Etat.

4) Si oui, le Conseil d'Etat peut-il préciser si ce conflit d'intérêt est lié ou non au niveau de responsabilité exercé par l'employé-e en question dans un service de l'Etat ?

Le niveau de responsabilité du collaborateur découle de son cahier des charges. De toute évidence, c'est un élément à prendre en considération dans l'analyse qui sera faite quant à l'existence d'un potentiel conflit d'intérêt. Une même activité accessoire pourra n'occasionner aucun conflit d'intérêt pour un collaborateur alors qu'elle sera incompatible avec l'activité d'un collaborateur en charge d'autres missions ou occupant une position hiérarchique différente.

5) Si l'existence d'un conflit d'intérêt peut exister sans lien avec le niveau de responsabilité occupé, le Conseil d'Etat peut-il donner des exemples d'un tel conflit d'intérêt ?

Le Conseil d'Etat n'est pas en mesure de donner des exemples dès lors qu'à sa connaissance ces cas de figure ne se sont pas présentés depuis l'introduction de la LPers, il y a plus de 10 ans.

Après avoir rappelé le processus qui a précédé l'adoption de la directive technique 51.3 relative aux activités accessoires, le Conseil d'Etat répond favorablement à la demande du Député Dolivo en retenant de publier sur le site intranet de l'Etat de Vaud les directives techniques du Service du personnel.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 30 avril 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 14-INT-277

Déposé le : 26.08.14

Scanné le : _____

Art. 115 et 116 LGC L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de l'interpellation

Les conséquences des plateformes comme airbnb sur le marché du logement

Texte déposé

Les plateformes via internet, tel que par exemple airbnb.com, transforment progressivement notre société en générant de nouveaux modes d'agir et d'interagir. Airbnb est un site spécialisé dans la sous location en offrant des logements chez des particuliers. Cela permet d'une part pour les uns de gagner de l'argent en mettant occasionnellement ou régulièrement qui une chambre ou un appartement à disposition et d'autre part pour les autres de voyager différemment, à des prix abordables.

Toutefois, le phénomène airbnb prend de l'ampleur dans notre canton et est en passe de créer ce que l'on appelle un marché parallèle, par ailleurs déjà dénoncé par les associations faïtières hôtelières pour cause de concurrence déloyale.

Sur le plan du logement airbnb pourrait faire exploser le prix des sous locations, provoquer dans notre canton qui connaît une pénurie aigüe une hausse générale des loyers et aggraver encore la tension sur le marché du logement, en réduisant notamment l'offre d'appartements destinés à une location durable.

S'il n'est bien sûr pas question de vouloir interdire de telles plateformes, il s'agit d'en mesurer les impacts afin de pouvoir le cas échéant les cadrer voire les réguler afin de se prémunir contre des conséquences collatérales préjudiciables pour le canton.

Je me permets ainsi de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1) Le Conseil d'Etat suit-il l'évolution de ce marché parallèle ?
- 2) Comment le Conseil d'Etat évalue-t-il ses conséquences sur le marché du logement ?
- 3) On ne peut exclure qu'un logement, voire un immeuble, ne se transforme à terme en objet quasi hôtelier et sorte ainsi du marché du logement. Dans de tel cas, le Conseil d'Etat peut-il assurer que le cadre législatif visant à préserver le parc locatif est respecté et les règles liées au changement d'affectation de logement observées ?

4) Comment le Conseil d'Etat considère-t-il les répercussions possibles du phénomène airbnb en matière d'aménagement du territoire, et plus particulièrement sur la règle concernant le maximum de 20% de résidences secondaires dans les communes ?

5) Enfin, le Conseil d'Etat entend-il réguler pour cadrer les activités de telles plateformes ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



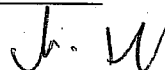
Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

Baehler Bech Anne

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand
Conseil

N° de tiré à part : 14-INT-278

Déposé le : 26.08.14

Scanné le : _____

Art. 115 et 116 LGC L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de l'interpellation

Disponibilité des terrains constructibles : quelles applications de l'article 15a alinéa 2 LAT ?

Texte déposé

L'article 15a alinéa 2 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) précise ce qui suit :
« Le droit cantonal prévoit que, si l'intérêt public le justifie, l'autorité compétente peut imposer un délai à la construction et, en cas d'inexécution, ordonner les mesures prévues par le droit cantonal. »
Cet alinéa oblige de fait les cantons à légiférer en la matière.

Le message du Conseil fédéral (FF 2010 959) indique en substance que la lutte contre la thésaurisation des terrains constructibles vise un intérêt public et que dans un tel cas l'obligation de construire ne constitue pas une atteinte disproportionnée à la garantie de la propriété pour autant qu'elle soit soumise à des conditions. L'obligation de construire est un moyen subsidiaire qui peut être réalisé si l'offre de terrains équipés est insuffisante ou s'il existe un autre intérêt public prépondérant. Le message précise de plus que le délai pour réaliser la construction se situe dans une fourchette de 5 à 15 ans. Le droit cantonal devra en outre prévoir des conséquences juridiques appropriées pour que la construction puisse être imposée à l'échéance du délai, allant par exemple au droit d'emption en faveur d'une commune à une expropriation.

Compte tenu d'une part de la pénurie aigüe de logements que connaît notre canton, de la volonté affichée du Conseil d'Etat de favoriser la construction de logements abordables notamment en luttant contre la thésaurisation du sol, du contre-projet proposé par le Conseil d'Etat pour répondre à l'initiative de l'Asloca-Vaud « Stop à la pénurie de logements » et donc du devenir de la politique vaudoise en matière de logements et d'autre part de l'importance et de l'implication d'une loi d'exécution de l'article 15a LAT dans les enjeux considérable en la matière et dans les débats à venir, je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1) Quelle est l'appréciation du Conseil d'Etat de cet article 15a LAT et comment compte-t-il le mettre en vigueur ?

2) Comment le Conseil définira-t-il les critères d'application de cet article 15a LAT ?

3) Quels délais seront-ils accordés pour réaliser la construction jugée nécessaire et quelle sera l'autorité compétente pour les accorder ?

4) Quelles conséquences juridiques le Conseil d'Etat prévoit-il pour que la construction puisse être imposée à l'échéance du délai ?

3) Quand le Conseil d'Etat entend-il soumettre au parlement la loi d'application et d'exécution rendue nécessaire par la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



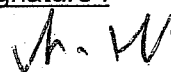
Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

Baehler Bech Anne

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 14-INT-280

Déposé le : 26.08.14

Scanné le : _____

Art. 115 et 116 LGC L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de l'interpellation

Tarifs des transports publics : les usagers des tl sont-ils les dindons de la farce ?

Texte déposé

Les CFF ont annoncé ce printemps une augmentation de 3% en moyenne de leurs tarifs le 14 décembre prochain. La communauté tarifaire vaudoise Mobilis lui a emboîté le pas, ce qui peut se comprendre si l'on ne souhaite pas que la politique des CFF prêterite les entreprises partenaires. Ce qui se comprend moins, cependant, c'est que les transports publics lausannois (tl) décident quant à eux une augmentation allant jusqu'à +9% de leurs tarifs (pour le billet demi-tarif «Grand Lausanne»), en passant par une hausse de plus de 4% pour les abonnements juniors !

A l'heure où le transfert des voyageurs, et en particulier des pendulaires, de la voiture aux transports en commun est un objectif clairement affiché par les pouvoirs publics, l'on est en droit de se demander si cette politique de hausse des tarifs ne va pas à terme dissuader les usagers d'utiliser les transports publics pour leur déplacement. Ces mesures qui touchent en particulier les jeunes, et, comme souvent, la classe moyenne, ne risque-t-elle pas de les faire revenir – ou se diriger directement – vers le trafic motorisé deux ou quatre roues ?

Certes, le coût de la vie augmente dans tous les domaines (hélas), et il n'est donc pas anormal qu'il se fasse sentir aussi dans ce domaine. Et certes, il est juste que les usagers participent aux frais de leurs déplacements en transports publics, dans une proportion décente. Ainsi, dans leur Plan d'entreprise 2010/2013, les tl avaient visé un taux de couverture financière par les recettes des voyageurs de 35%. Fin 2013, ce taux atteignait 36,7%, selon le rapport d'activité de l'entreprise. L'objectif étant pour l'instant atteint, était-il indispensable de frapper davantage l'utilisateur ?

La question se pose finalement de savoir si l'utilisateur des tl n'est pas prêterité dans le mode actuel de répartition dans la communauté tarifaire. Comme le relevait le vice-président des tl dans la presse, cette hausse dans le Grand-Lausanne est destinée à «réduire des effets perturbateurs par rapport à l'ensemble de la communauté cantonale». Cette analyse semble partagée par la direction de l'entreprise, qui relève dans son rapport d'activité 2013 (p.49) que « la répartition des recettes au

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

sein de la CTV (...) pénalise les entreprises urbaines ». En d'autres termes, il semble que les voyageurs de Lausanne et région ainsi que ceux des autres agglomérations paient davantage pour garantir le fonctionnement et l'extension de l'entier du réseau. Cela est-il justifié ?

Compte tenu des éléments qui précèdent, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Le gouvernement vaudois, avec cas échéant l'appui des autres cantons ou de la Confédération, a-t-il pris contact avec les CFF afin d'examiner et éventuellement contester cette hausse annoncée des tarifs ?
2. Dans le contexte précité, le Conseil d'Etat considère-t-il la hausse des tarifs annoncée par les tl, supérieure à celle des CFF et de Mobilis, comme justifiée ?
3. Le Conseil d'Etat estime-t-il que la répartition des recettes au sein de la communauté tarifaire vaudoise Mobilis est équitable ? Si ce n'est pas le cas, quelle mesure entend-il prendre pour s'assurer que tous les usagers soient traités sur un pied d'égalité du point de vue des tarifs ?
4. Au-delà des déclarations médiatiques rassurantes, le Conseil d'Etat ne craint-il pas que de telles hausses dissuadent une frange des usagers d'utiliser les transports publics ? Si un tel effet devait être constaté, quelle mesure entendrait prendre l'Etat de Vaud pour le contrecarrer ?

D'avance je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



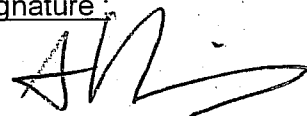
Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

Marion Axel

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

Liste des députés signataires – état au 21 janvier 2014

Aellen Catherine	Chapalay Albert	Duvoisin Ginette
Ansermet Jacques	Chappuis Laurent	Ehrwein Nihan Céline
Apothéoz Stéphanie	Cherbuin Amélie	Epars Olivier
Attinger Doepper Claire	Chevalley Christine	Favez Jean-Michel
Aubert Mireille	Chollet Jean-Luc	Favrod Pierre-Alain
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Marc	Ferrari Yves
Baillif Laurent	Christen Jérôme	Freymond Cantone Fabienne
Baily Alexis	Christin Dominique-Ella	Gander Hugues
Bendahan Samuel	Collet Michel	Genton Jean-Marc
Berthoud Alexandre	Cornamusaz Philippe	Germain Philippe
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Glauser Alice
Blanc Mathieu	Creteigny Gérald	Glauser Nicolas
Bolay Guy-Philippe	Creteigny Laurence	Golaz Olivier
Bonny Dominique-Richard	Crottaz Brigitte	Grandjean Pierre
Borloz Frédéric	De Montmollin Martial	Grobéty Philippe
Bory Marc-André	Debluè François	Guignard Pierre
Bovay Alain	Démétriadès Alexandre	Haldy Jacques
Brélaz Daniel	Desmeulès Michel	Haury Jacques-André
Brélaz François	Despot Fabienne	Hurmi Véronique
Buffat Marc-Olivier	Devaud Grégory	Induni Valérie
Buffat Michaël	Divorne Didier	Jaquet-Berger Christiane
Butera Sonya	Dolivo Jean-Michel	Jaquier Rémy
Cachin Jean-François	Ducommun Philippe	Jobin Philippe
Calpini Christa	Dupontet Aline	Jungclaus Delarze Suzanne
Capt Gloria	Durussel José	Kappeler Hans Rudolf

Liste des députés signataires – état au 21 janvier 2014

Kernen Olivier	Nicolet Jean-Marc	Rydlo Alexandre
Kunze Christian	Oran Marc	Schaller Graziella
Labouchère Catherine	Papilloud Anne	Schobinger Bastien
Lachat Patricia	Payot François	Schwaar Valérie
Luisier Christelle	Pernoud Pierre-André	Schwab Claude
Mahaim Raphaël	Perrin Jacques	Sonnay Eric
Maillefer Denis-Olivier	Pidoux Jean-Yves	Sordet Jean-Marc
Manzini Pascale	Pillonel Cédric	Surer Jean-Marie
Marion Axel	Podio Sylvie	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Probst Delphine	Tosato Oscar
Matter Claude	Randin Philippe	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rapaz Pierre-Yves	Trolliet Daniel
Meienberger Daniel	Ravenel Yves	Tschopp Jean
Meldem Martine	Renaud Michel	Uffer Filip
Melly Serge	Rey-Marion Ailette	Venzelos Vassilis
Meyer Roxanne	Rezso Stéphane	Vollet Claude-Alain
Miéville Laurent	Richard Claire	Volet Pierre
Miéville Michel	Riesen Werner	Vuarnoz Annick
Modoux Philippe	Rochat Nicolas	Vuillemin Philippe
Mojon Gérard	Romano Myriam	Weber-Jobé Monique
Montangero Stéphane	Roulet Catherine	Wehrli Laurent
Mossi Michele	Roulet-Grin Pierrette	Wüthrich Andreas
Neiryck Jacques	Rubattel Denis	Wyssa Claudine
Neyroud Maurice	Ruch Daniel	Yersin Jean-Robert
Nicolet Jacques	Ruiz Rebecca	Züger Eric

Interpellation relative aux installations de couplage chaleur-force, quelle politique le Conseil d'Etat entend-il mener ?

Il va être difficile voire impossible de se passer de gaz pour la transition énergétique vu la difficulté d'avancer rapidement avec la production d'énergies renouvelables.

Dès lors qu'il faut accepter le gaz naturel, autant que celui-ci soit utilisé de la manière la plus efficace possible. Cela est possible avec les petites installations de couplage chaleur force (CCF). En effet, ces installations produisent de l'électricité et de la chaleur. De plus l'hiver, moment où on a le plus besoin de chaleur, on a aussi le plus besoin d'électricité et notre production nationale d'électricité diminue. Dès lors, on peut utiliser de manière efficace le gaz naturel.

Le Conseil fédéral a produit un document très intéressant intitulé « Fondement pour une stratégie CCF » qui explique très bien la problématique de ces centrales : « Les installations CCF font partie des centrales thermiques. Les centrales thermiques sont des installations alimentées par des agents énergétiques fossiles ou biogènes et produisant de l'électricité. Dans le présent rapport, les installations transformant au moins 5% de l'énergie utilisée en électricité et affichant un rendement total (chaleur et électricité) d'au moins 60% sont désignées comme installations CCF.

Selon l'Association des entreprises électriques suisses, « par rapport à une production entièrement séparée de chaleur et d'électricité à partir de combustibles fossiles, les installations CCF atteignent un rendement total plus élevé et rejettent moins de CO₂. Cela suppose cependant que les deux produits de l'installation, c'est-à-dire la chaleur et l'électricité, soient entièrement utilisés. Alors que l'électricité est injectée dans le réseau de distribution général, la chaleur doit, elle, pouvoir être utilisée localement. A la différence des centrales thermiques produisant uniquement de l'électricité, les installations CCF visent donc d'abord à satisfaire les besoins en chaleur. »

Selon les critiques, les installations de cogénération ne seraient pas « renouvelables ». L'exemple suivant montre ce dont le principe de couplage chaleur-force est vraiment capable: une centrale CCF fournit 60% de chaleur et 30% d'électricité. Si cette électricité est utilisée dans un chauffage à pompe thermique avec sonde terrestre, chaque kilowattheure est triplé. Par conséquent, le mix-CCF et pompe à chaleur fournit, au total, bien plus que 100% d'énergie de chauffage.

Une pompe à chaleur propulsée avec le courant électrique d'une CCF émet environ 200 grammes de CO₂ par kilowattheure d'énergie motrice. Pour les centrales mixtes à gaz, ce sont 350 grammes de CO₂ ; pour le mix de courant européen qui regroupe tous les modes de production de courant, l'émission est de 400 grammes ; quant au courant issu du charbon, la valeur de CO₂ est comprise entre 800 et 1200 grammes.

On recense environ un million de chaudières au gaz et au mazout dans les chaufferies suisses. Chaque année, près de 50 000 installations sont remplacées. **Si une part croissante de ces systèmes de chauffage était complétée ou remplacée par des centrales CCF, celles-ci seraient en mesure d'assurer trois quarts de la puissance de toutes les centrales nucléaires suisses réunies (3363 MW) en l'espace de vingt ans.** De plus, l'investissement nécessaire s'élèverait moins de 6 milliards de francs suisses, répartis sur les deux prochaines décennies.

Actuellement, du fait d'un prix du gaz naturel élevé et d'un prix de l'électricité bas, ces installations n'ont aucune chance commerciale. Pourtant, du point de vue de l'efficacité énergétique, elles sont préférables à une grosse centrale à gaz comme Chavalon dont il n'est pas prévu de récupérer la chaleur.

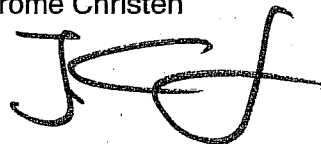
Dans l'hypothèse où les installations CCF devraient jouer un rôle important dans l'approvisionnement énergétique, il convient de créer des conditions-cadres favorables afin de dépasser les obstacles qui se présentent aujourd'hui sur les plans technique et économique. Le développement du CCF nécessite des mesures d'encouragement particulières et bien ciblées.

Dès lors, je me permets d'interpeller le Conseil d'Etat sur les questions suivantes:

- 1) Le Conseil d'Etat estime-t-il les installations CCF comme une bonne solution pour la transition énergétique ?
- 2) Que compte faire le Conseil d'Etat pour promouvoir leur développement dans des cas idoines et sans que cela concurrence les énergies renouvelables ?

Vevey, le 1^{er} juillet 2014

Jérôme Christen



Pas de développement souhaité

Liste des députés signataires – état au 21 janvier 2014

Aellen Catherine	Chapalay Albert	Duvoisin Ginette
Ansermet Jacques	Chappuis Laurent	Ehrwein Nihan Céline
Apothéoz Stéphanie	Cherbuin Amélie	Epars Olivier
Attinger Doepper Claire	Chevalley Christine	Favez Jean-Michel
Aubert Mireille	Chollet Jean-Luc	Favrod Pierre-Alain
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Marc	Ferrari Yves
Ballif Laurent	Christen Jérôme	Freymond Cantone Fabienne
Bally Alexis	Christin Dominique-Ella	Gander Hugues
Bendahan Samuel	Collet Michel	Genton Jean-Marc
Berthoud Alexandre	Cornamusaz Philippe	Germain Philippe
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Glauser Alice
Blanc Mathieu	Creteigny Gérald	Glauser Nicolas
Bolay Guy-Philippe	Creteigny Laurence	Golaz Olivier
Bonny Dominique-Richard	Crotiaz Brigitte	Grandjean Pierre
Borloz Frédéric	De Montmollin Martial	Grobéty Philippe
Bory Marc-André	Debluè François	Guignard Pierre
Bovay Alain	Démétriadès Alexandre	Haldy Jacques
Brélaz Daniel	Desmeules Michel	Haury Jacques-André
Brélaz François	Despot Fabienne	Hurni Véronique
Buffat Marc-Olivier	Devaud Grégory	Induni Valérie
Buffat Michaël	Divorne Didier	Jaquet-Berger Christiane
Butera Sonya	Dolivo Jean-Michel	Jaquier Rémy
Cachin Jean-François	Ducommun Philippe	Jobin Philippe
Calpini Christa	Dupontet Aline	Jungclaus Delarze Suzanne
Capt Gloria	Durussel José	Kappeler Hans Rudolf

Liste des députés signataires – état au 21 janvier 2014

Kernen Olivier	Nicolet Jean-Marc	Rydlo Alexandre
Kunze Christian	Oran Marc	Schaller Graziella
Labouchère Catherine	Papilloud Anne	Schobinger Bastien
Lachat Patricia	Payot François	Schwaar Valérie
Luisier Christelle	Pernoud Pierre-André	Schwab Claude
Mahaim Raphaël	Perrin Jacques	Sonnay Eric
Maillefer Denis-Olivier	Pidoux Jean-Yves	Sordet Jean-Marc
Manzini Pascale	Pillonel Cédric	Surer Jean-Marie
Marion Axel	Podio Sylvie	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Probst Delphine	Tosato Oscar
Matter Claude	Randin Philippe	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rapaz Pierre-Yves	Trolliet Daniel
Meienberger Daniel	Ravenel Yves	Tschopp Jean
Meldem Martine	Renaud Michel	Uffer Filip
Melly Serge	Rey-Marion Alette	Venezelos Vassilis
Meyer Roxanne	Rezso Stéphane	Voiblet Claude-Alain
Miéville Laurent	Richard Claire	Volet Pierre
Miéville Michel	Riesen Werner	Vuarnoz Annick
Modoux Philippe	Rochat Nicolas	Vuillemin Philippe
Mojon Gérard	Romano Myriam	Weber-Jobé Monique
Montangero Stéphane	Roulet Catherine	Wehrli Laurent
Mossi Michele	Roulet-Grin Pierrette	Wüthrich Andreas
Neiryneck Jacques	Rubattel Denis	Wyssa Claudine
Neyroud Maurice	Ruch Daniel	Yersin Jean-Robert
Nicolet Jacques	Ruiz Rebecca	Züger Eric