



GRAND CONSEIL

BULLETIN DES SEANCES DU GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

N° 074

Séance du mardi 30 avril 2019

Présidence de M. Rémy Jaquier, président

Sommaire

Dépôts du 30 avril 2019	3
<i>Interpellations</i>	3
<i>Pétition</i>	4
<i>Postulats</i>	4
Interpellation Marc Vuilleumier et consorts – Quand les poursuites rattrapent les subsidiés-ées de l'assurance maladie (19_INT_331)	4
<i>Texte déposé</i>	4
<i>Développement</i>	5
Interpellation Fabien Deillon – Reconnaissance éventuelle de l'UVAM : et la problématique des mariages forcés ? (19_INT_332)	5
<i>Texte déposé</i>	5
<i>Développement</i>	6
Interpellation Yvan Pahud – Après le moratoire demandé par le Grand Conseil et la décision du Conseil d'Etat de suspendre la pose d'antenne 5G par mesure de précaution, quelle responsabilité envers la population suite aux émissions sonores des éoliennes industrielles ? (19_INT_333)	7

Texte déposé	7
Développement	8
Election complémentaire d'un assesseur à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal – Législature 2018-2022 (GC 092).....	8
<i>Rapport de la Commission de présentation</i>	<i>8</i>
La Commission de présentation préavise positivement, à une très large majorité, sur la candidature de Laurent Dutheil au poste d'assesseur à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal pour la durée restante de la législature 2018-2022, soit jusqu'au 31 décembre 2022.....	9
<i>Election.....</i>	<i>10</i>
Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 14'500'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux, et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales (120).....	10
<i>Rapport de la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité.....</i>	<i>10</i>
<i>Premier débat.....</i>	<i>12</i>
<i>Deuxième débat</i>	<i>14</i>
Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit cadre de CHF 20'500'000 pour financer la participation de l'Etat aux études et à la réalisation des interfaces de transport de voyageurs et Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Valérie Schwaar et consorts pour un plan directeur cantonal du stationnement d'échange et de covoiturage et sur la motion Philippe Martinet et consorts en faveur d'une participation financière cantonale aux programmes de développement des transports publics (123)	14
<i>Rapport de la commission</i>	<i>14</i>
<i>Premier débat.....</i>	<i>21</i>
<i>Deuxième débat</i>	<i>24</i>
Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'500'000.- pour financer la part cantonale pour la réalisation du projet RC 75 Morges – Echichens, mobilité douce, réfection de chaussée et renforcement d'ouvrages (115).....	25
<i>Rapport de la commission</i>	<i>25</i>
<i>Premier débat.....</i>	<i>28</i>
<i>Deuxième débat</i>	<i>28</i>
Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 2'043'000.- pour financer les études de la RC 254-B-P Vuiteboeuf - Sainte-Croix, 2e étape, sur les communes de Bullet et de Sainte-Croix (111).....	28
<i>Rapport de la majorité de la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité</i>	<i>28</i>
<i>Rapport de la minorité de la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité</i>	<i>31</i>
<i>Premier débat.....</i>	<i>33</i>
Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 17'275'000.- pour financer des subventions aux communes portant sur les mesures en faveur des deux-roues non motorisés des projets d'agglomération et pour renforcer l'activité du Guichet cantonal vélo (97)	43
<i>Rapport de la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité</i>	<i>43</i>

Premier débat.....	46
Deuxième débat	47
Prise de congé de M. P.-Y. Maillard, conseiller d'Etat.....	47

La séance est ouverte à 14 heures.

Séance de l'après-midi

Sont présent-e-s : Mmes et MM. Taraneh Aminian, Sergei Aschwanden, Claire Attinger Doepper, Anne Baehler Bech, Stéphane Balet, Céline Baux, Alexandre Berthoud, Anne Sophie Betschart, Florence Bettschart-Narbel, Jean-Luc Bezençon, Mathieu Blanc, Guy-Philippe Bolay, Arnaud Bouverat, Alain Bovay, Hadrien Buclin, Marc-Olivier Buffat, Sonya Butera, Josephine Byrne Garelli, Jean-François Cachin, François Cardinaux, Jean-Daniel Carrard, Carine Carvalho, Jean-François Chapuisat, Amélie Cherbuin, Alberto Cherubini, Christine Chevalley, Jean-Bernard Chevalley, Jean-Luc Chollet, Jérôme Christen, Dominique-Ella Christin, Aurélien Clerc, Philippe Cornamusaz, Régis Courdesse, Laurence Creteigny, Nicolas Croci Torti, Muriel Cuendet Schmidt, Julien Cuérel, Fabien Deillon, Alexandre Démétriadès, Eliane Desarzens, Grégory Devaud, Daniel Develey, Jean-Michel Dolivo, Carole Dubois, Thierry Dubois, Philippe Ducommun, Aline Dupontet, José Durussel, Cédric Echenard, Olivier Epars, Séverine Evéquo, Pierre-Alain Favrod, Yves Ferrari, Isabelle Freymond, Sylvain Freymond, Circé Fuchs, Guy Gaudard, Maurice Gay, Jean-Marc Genton, Philippe Germain, Olivier Gfeller, Jean-Claude Glardon, Nicolas Glauser, Sabine Glauser Krug, Yann Glayre, Florence Gross, Valérie Induni, Nathalie Jaccard, Jessica Jaccoud, Vincent Jaques, Rémy Jaquier, Philippe Jobin, Rebecca Joly, Susanne Jungclaus Delarze, Vincent Keller, Catherine Labouchère, Philippe Liniger, Didier Lohri, Yvan Luccarini, Raphaël Mahaim, Axel Marion, Stéphane Masson, Claude Matter, Olivier Mayor, Daniel Meienberger, Martine Meldem, Serge Melly, Roxanne Meyer Keller, Laurent Miéville, Maurice Mischler, Gérard Mojon, Stéphane Montangero, Pierre-François Mottier, Sarah Neumann, Maurice Neyroud, Jean-Marc Nicolet, Yves Paccaud, Yvan Pahud, Pierre André Pernoud, Olivier Petermann, François Pointet, Delphine Probst, Jean-Louis Radice, Pierre-Yves Rapaz, Etienne Räss, Yves Ravenel, Alette Rey-Marion, Stéphane Rezso, Claire Richard, Anne-Lise Rime, Nicolas Rochat Fernandez, Pierre-André Romanens, Myriam Romano-Malagrifa, Pierrette Roulet-Grin, Denis Rubattel, Daniel Ruch, Alexandre Rydlo, Monique Ryf, Graziella Schaller, Carole Schelker, Valérie Schwaar, Claude Schwab, Patrick Simonin, Eric Sonnay, Jean-Marc Sordet, Felix Stürner, Nicolas Suter, Muriel Thalmann, Jean-François Thuillard, Maurice Treboux, Daniel Trolliet, Jean Tschopp, Christian Van Singer, Vassilis Venizelos, Pierre Volet, Philippe Vuillemin, Marc Vuilleumier, Cédric Weissert, Georges Zünd, Pierre Zwahlen. (140)

Sont absent-e-s : 10 député-e-s.

Dont excusé-e-s : Mmes et MM. Anne-Laure Botteron, Christelle Luisier Brodard, Sylvie Podio, Léonore Porchet, Marion Wahlen, Jean-Rémy Chevalley, Hugues Gander, Werner Riesen, Andreas Wüthrich. (9)

Dépôts du 30 avril 2019

Interpellations

En vertu de l'article 116 de la Loi sur le Grand Conseil, les interpellations suivantes ont été déposées :

1. Interpellation Taraneh Aminian – Les bons offices de la Direction générale de l’enseignement post obligatoire (19_INT_334)
2. Interpellation Cédric Weissert – Les Témoins de Jéhovah, nouvelle religion pour le CHUV ? (19_INT_335)
3. Interpellation Florence Gross et consorts – L’équité fiscale entre couples mariés et concubins est-elle vraiment respectée ? (19_INT_336)
4. Interpellation Florence Bettschart-Narbel – Centre de Compétence Cyber : quelle plus-value pour les citoyens ? (19_INT_337)

Ces interpellations seront développées ultérieurement.

Pétition

En vertu de l’article 105 de la Loi sur le Grand Conseil, la pétition suivante a été déposée :

Pétition pour dénoncer et demander une action concrète pour combattre le racisme, la xénophobie et la corruption dans la justice en Suisse.

Cette pétition est transmise au Bureau pour examen, conformément à l’article 106, alinéa 2, de la Loi sur le Grand Conseil.

Postulats

En vertu de l’article 119 de la Loi sur le Grand Conseil, les postulats suivants ont été déposés :

1. Postulat Raphaël Mahaim et consorts – Fiscalité agricole : l’heure du (premier) bilan a sonné (19_POS_138)
2. Postulat Florence Bettschart-Narbel et consorts – Pour une prise en charge des camps et sorties scolaires (19_POS_139)

Ces postulats seront développés ultérieurement.

Interpellation Marc Vuilleumier et consorts – Quand les poursuites rattrapent les subsidiés-ées de l’assurance maladie (19_INT_331)

Texte déposé

Le groupe Ensemble à Gauche et POP salue les initiatives du Conseil d’Etat en matière de subsides à l’assurance-maladie. La politique des 10 % et l’information ciblée ont permis à de nombreux assurés d’avoir recours à leurs droits. Ainsi, près du tiers des assurés vaudois bénéficient de ce subside. Malgré les engagements supplémentaires de personnel annoncés par le Conseil d’Etat, le délai entre la demande de subside et son octroi peut, fréquemment, dépasser les cinq mois ! Pendant ce délai, l’assurance-maladie continue à facturer en plein les cotisations alors que des assurés ne peuvent plus les assumer. Rappels, poursuites sont alors envoyés à ces assurés, alors que ce retard ne peut leur être imputé. En cas d’octroi après ce long délai, l’assuré doit non seulement prendre en charge, en une fois, ce que le subside ne paie pas pour plusieurs mois, mais aussi les frais de rappels et de poursuites. Ces derniers, ajoutés au rétroactif dû peuvent atteindre un montant important que des assurés ne peuvent assumer en une fois. Dans ce contexte, il nous paraîtrait équitable que l’assureur propose un plan de paiement et que les frais de rappels et de poursuites soient pris en charge par l’Office vaudois de l’assurance-maladie (OVAM) ou un autre financement public. Par cette interpellation, nous aimerions poser les questions suivantes au Conseil d’Etat :

- Le Conseil d’Etat pense-t-il que les mesures prises pour augmenter les effectifs de l’OVAM sont suffisantes pour répondre dans un délai raisonnable de deux mois ?

- Le Conseil d'Etat ne peut-il pas envisager d'avoir une convention avec l'ensemble des assureurs-maladie pour stopper les rappels et les poursuites lorsqu'une demande est en cours de traitement ?
- Le Conseil d'Etat peut-il exiger que les assureurs-maladie proposent un plan de paiement en cas de rétroactif important à payer par l'assuré ?
- Les frais de rappels et de poursuites étant, en grande partie, imputables aux délais du traitement des dossiers, ne serait-il pas logique que l'OVAM ou un autre financeur public prenne en charge ces frais ?
- Les réponses à ces questions n'ont un intérêt que si le délai légal de trois mois est respecté !

Souhaite développer.

*(Signé) Marc Vuilleumier
et 4 cosignataires*

Développement

M. Marc Vuilleumier (EP) : — Le groupe Ensemble à Gauche et POP salue les efforts du Conseil d'Etat en matière de subsides à l'assurance-maladie. La politique des 12 % et l'information ciblée ont permis à de nombreux assurés d'avoir recours à leurs droits. Ainsi, près du tiers des assurés vaudois touche un subside. Malgré les engagements supplémentaires de personnel annoncés par le Conseil d'Etat, le délai entre la demande de subside et son octroi peut, fréquemment, dépasser les cinq mois — nous avons connaissance de cas encore plus longs. Pendant ce temps, l'assurance-maladie continue à facturer en plein les cotisations alors que des assurés ne sont plus capables de les assumer. Rappels, poursuites sont alors envoyés à ces assurés, alors que ce retard ne leur est nullement imputable. En cas d'octroi de subside après ce long délai, l'assuré doit payer en une fois la part non prise en charge par les subsides ainsi que les frais de rappels et de poursuites. Ces derniers peuvent atteindre des montants très importants — souvent plus de 1'000 francs — que de nombreux assurés ne peuvent payer en une fois. Dans ce contexte, il nous paraît équitable que l'assureur propose un plan de paiement — et que l'Etat s'engage auprès de ces assureurs pour signer une convention — et que les frais de rappels et de poursuites soient abandonnés ou pris en charge par le subside ou un autre financement public.

Nous posons un certain nombre de questions au Conseil d'Etat sur les délais nécessaires à l'Office vaudois de l'assurance-maladie (OVAM) pour traiter les dossiers. Nous demandons aussi que le Conseil d'Etat nous fasse des propositions pour trouver des solutions aux problèmes évoqués dans cette interpellation. Je précise que ces questions étant d'actualité, les réponses n'ont un intérêt que si elles sont apportées avant les trois mois légaux.

L'interpellation est renvoyée au Conseil d'Etat qui y répondra dans un délai de trois mois.

Interpellation Fabien Deillon – Reconnaissance éventuelle de l'UVAM : et la problématique des mariages forcés ? (19_INT_332)

Texte déposé

L'Union vaudoise des associations musulmanes (UVAM) souhaite être reconnue d'ici quelques années. Cette demande se réfère à la loi 180.51 sur la reconnaissance des communautés religieuses et sur les relations entre l'Etat et les communautés religieuses reconnues d'intérêt public

Le règlement d'application (180.51.1) est assez complet, évoquant par exemple l'interdiction de l'excision. Toutefois les mariages forcés, qui concernent toutes les communautés musulmanes ne sont pas évoqués. Tout au plus pourrait-on penser que cette pratique est visée indirectement par l'article 5 de la Loi qui évoque l'Ordre juridique suisse, ou l'article 6, droits individuels constitutionnels, mais c'est insuffisant.

En 2008, les chambres fédérales adoptaient une motion chargeant les autorités d'adopter des mesures pénales. En 2010, une nouvelle motion « Aider efficacement les victimes de mariages forcés » était acceptée.

C'est ainsi que la « Loi fédérale concernant les mesures de lutte contre les mariages forcés » est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2013.

En complément, le Conseil fédéral a lancé, pour une durée globale de cinq ans, le 14 septembre 2012, un programme de lutte contre les mariages forcés couvrant les domaines de la prévention, du conseil et de l'accompagnement, de la protection et de la formation. Pour soutenir ce programme, la Confédération a engagé, durant les années 2013 à 2017, deux millions de francs.

Le programme fédéral concernait trois types de situations dans lesquelles une contrainte ou des pressions sont exercées dans le cadre des relations amoureuses, de mariage ou du divorce.

Il s'agissait de :

1. une personne subit une contrainte ou des pressions pour accepter un mariage dont elle ne veut pas (mariage forcé à proprement parler) ;
2. une personne subit une contrainte ou des pressions pour renoncer à une relation amoureuse de son choix ;
3. une personne subit une contrainte ou des pressions pour renoncer à demander le divorce (contrainte de rester marié), que son mariage ait été conclu volontairement ou non.

L'Office des migrations a récemment publié une brochure intitulée « Mariages forcés en Suisse, causes, formes et ampleur ».

On le constate, cette problématique est une préoccupation de la Confédération.

A l'échelon cantonal, le site de l'Etat y consacre plusieurs pages et propose notamment des contacts avec le Bureau cantonal pour l'intégration des étrangers et la prévention du racisme (BCI), le foyer Malley/Prairie et la Fondation Astree.

Il est évoqué également le Service contre les mariages forcés pour un accompagnement gratuit et confidentiel pour toute la Suisse.

Concernant notre canton, un article de *24heures* du 19 septembre 2017 « Il faut apprendre aux jeunes qu'ils peuvent dire non » nous apprend qu'en 2016 trente personnes ont été signalées pour avoir subi des pressions.

Le règlement d'application de la loi précise en son article 3, alinéa 3 : « Si la communauté requérante est constituée en une fédération d'associations, chacun de ses membres doit satisfaire aux conditions légales de la reconnaissance ».

La problématique des mariages forcés dans le canton ne peut être niée et la demande de reconnaissance de l'UVAM est l'occasion de mettre les choses au point avec tous les acteurs concernés.

Une personne sur cinq concernée par un mariage forcé est de sexe masculin.

J'ai l'honneur de poser la question suivante au Conseil d'Etat :

1. Dans le cadre des discussions qui auront lieu aussi bien avec la direction de l'UVAM qu'avec les associations qui la composent, le Conseil d'Etat est-il prêt à évoquer cette problématique et exiger des engagements écrits afin que chacune et chacun puissent épouser l' élu de son cœur, fût-il juif ou chrétien ?

Souhaite développer.

(Signé) Fabien Deillon

Développement

M. Fabien Deillon (UDC) : — Les mariages forcés sont une réalité. Par exemple, il y a quelques semaines, un clan kosovar a été condamné par le Tribunal de Vevey pour avoir enlevé, séquestré et

expédie au pays leur fille, car elle fréquentait un ressortissant italien. L'Office des migrations a publié une brochure intitulée « Mariages forcés en Suisse : causes, formes et ampleur » et la Confédération prend cette problématique très au sérieux. Le site Internet de l'Etat de Vaud y consacre également quelques pages. J'ai également trouvé sur Internet une étude de Mme Anne Lavanchy, docteur en anthropologie à l'Université de Neuchâtel, qui a publié en 2011 une étude « Mariages forcés dans le canton de Vaud : une recherche exploratoire » avec, parmi les membres du groupe d'accompagnement, notre collègue Philippe Vuillemin. Les mariages forcés sont toujours une réalité et concernent surtout la communauté musulmane. Dans le cadre d'une éventuelle reconnaissance de l'Union vaudoise des associations musulmanes (UVAM), j'estime nécessaire de clarifier la situation.

L'interpellation est renvoyée au Conseil d'Etat qui y répondra dans un délai de trois mois.

Interpellation Yvan Pahud – Après le moratoire demandé par le Grand Conseil et la décision du Conseil d'Etat de suspendre la pose d'antenne 5G par mesure de précaution, quelle responsabilité envers la population suite aux émissions sonores des éoliennes industrielles ? (19_INT_333)

Texte déposé

Le 8 novembre 2018, le Tribunal cantonal vaudois a rendu un arrêt favorable à la réalisation du projet de parc éolien de Sainte-Croix, qui verrait la construction de six éoliennes industrielles surplombant le village. Sauf décision contraire du Tribunal fédéral, celui-ci pourrait ouvrir la route pour les autres projets en attente, une centaine de machines rien que dans le canton de Vaud.

Sainte-Croix verrait la première des six hélices être érigée à quelques centaines de mètres de l'hôpital régional et de son EMS inauguré l'an dernier. A cette distance, les nuisances sonores sont avérées, ce que confirment les témoignages de plus en plus nombreux.

Par la suppression d'une des sept machines prévues à l'origine, le promoteur du projet a confessé par l'acte l'existence de problèmes pour le voisinage. L'ajout de peignes sur les pâles, dispositifs censés réduire les nuisances sonores, confirme cet aveu. L'expérience de Saint-Brais, autre site éolien équipé de peignes, montre que l'installation de ceux-ci a remplacé un bridage nocturne par vent fort, pour un bilan d'émission sonore essentiellement nul¹. Les nuisances sonores n'ont pas cessé et les riverains souffrent toujours.

Les promoteurs assurent respecter les normes en vigueur régies en outre par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), mais celles-ci n'offrent aucune garantie de protection aux populations riveraines de machines, sinon comment expliquer les plaintes de riverains, certains voyant leur santé affectée ?

Les enquêtes menées à ce jour dans notre pays ont été le fait des services de l'environnement, alors que les questions sanitaires devraient être le fait de professionnels de la santé.

Invoquer l'effet nocebo relève du déni : des effets physiologiques inquiétants ont été décrits et mesurés sur différentes espèces animales, et pas seulement sur des humains. La science décrypte peu à peu des mécanismes qui pourraient expliquer les symptômes observés.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a publié ses nouvelles recommandations concernant le bruit des éoliennes en 2018 : le niveau sonore émis par les éoliennes ne devrait pas dépasser 45 dB Lden pendant la journée, au-delà de ce niveau, on atteint un niveau nocif pour la santé². A cet égard, l'OPB est obsolète. Edictée en 1986, elle permettrait aux installations suisses une émission sonore supérieure de 15 dB aux recommandations de l'OMS.

¹ Jean-Bernard Jeanneret, Dr es Sciences, physicien. ClubEnergie2051, 7.1.2019.

² OMS Europe, [ENVIRONMENTAL NOISE GUIDELINES 2018](#)

Un récent rapport du Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (EMPA) apporte les conclusions suivantes : la seule mesure du niveau sonore ne suffit pas, les études proposées par les promoteurs sont inadéquates et insuffisantes pour appréhender le niveau d'impact de projets éoliens³.

En 2012, l'Office fédéral de l'énergie a fait réaliser une étude par l'Université de Saint-Gall de laquelle il ressortait que les nuisances pouvaient être qualifiées d'acceptables, 15.8% des personnes interrogées confiaient ressentir un impact à des degrés divers.

L'échantillonnage a été réalisé dans un large rayon (5 km). Sachant que la majorité de la population de Sainte-Croix sera exposée dans un périmètre inférieur à 1.5 km, on peut légitimement s'attendre à des chiffres bien plus importants et considérer que des centaines de personnes seront touchées et des milliers exposées. Les habitants de Sainte-Croix seront-ils des sujets d'expérimentation ?

En Allemagne, pays souvent cité en exemple pour sa politique énergétique, la chaîne de télévision ZDF a récemment livré les enjeux dans un documentaire édifiant⁴. Au regard des points énoncés ci-dessus, nombre de questions restent en suspens.

Aussi j'ai l'honneur de déposer les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Qui est responsable des conséquences sanitaires et qui paie si les machines causent des maux et des maladies ?
Les communes qui donnent les permis de construire ?
Le canton qui approuve les projets ?
L'exploitant ?
Le fournisseur des machines ?
2. Le Conseil d'Etat peut-il garantir que l'exploitation des futures éoliennes sera sans impacts sur la santé de la population ?
3. Le Conseil d'Etat pense-t-il instaurer un moratoire sur les parcs éoliens vaudois afin d'assurer la protection de sa population, en vertu du principe de précaution ?

Souhaite développer.

(Signé) Yvan Pahud

Développement

L'auteur n'ayant pas souhaité développer son interpellation en plénum, celle-ci est renvoyée au Conseil d'Etat qui y répondra dans un délai de trois mois.

Election complémentaire d'un assesseur à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal – Législature 2018-2022 (GC 092)

Rapport de la Commission de présentation

1. Préambule

Les articles 154 à 156 de la loi sur le Grand Conseil (LGC), adoptée le 8 mai 2007 et révisée le 27 mars 2012, et la loi d'organisation judiciaire (LOJV) du 12 décembre 1979 consacrent l'élection des assesseurs de la Cour de droit administratif et public (CDAP) par le Grand Conseil. La Commission de présentation, instituée par la Constitution vaudoise (Cst-VD), est chargée de préavisier sur l'élection des juges cantonaux (art. 131 Cst-VD) ainsi que sur celle des assesseurs de la CDAP (art. 68 LOJV).

³ Mark Brink et all, [Environmental Research and Public Health](#) (mars 2018).

⁴ ZDF, Infraschall – [Unerhörter Lärm](#)

L'objet de ce rapport est le préavis de la Commission de présentation à l'élection complémentaire d'un assesseur de la CDAP pour la durée restante de la législature 2018-2022, soit jusqu'au 31 décembre 2022. Cette élection fait suite à la démission d'un assesseur au mois de décembre 2018.

2. Fonctionnement de la Commission de présentation

La Commission de présentation s'est réunie le mardi 2 avril 2019, à la Salle des Charbon, Place du Château 6, à Lausanne pour traiter de ce préavis. Elle était composée des députés suivants : M. Philippe Jobin (Président) ; Mmes Anne Baehler Bech (Vice-présidente), Circé Fuchs, Valérie Induni, Graziella Schaller ; MM. Jean-Luc Bezençon, Olivier Gfeller et Nicolas Suter. M. Yvan Luccarini était excusé pour cette séance.

Les experts indépendants de la commission n'ont pas participé à l'élaboration du préavis de celle-ci, car comme le stipule, l'article 159a de la LGC : « *Les articles 154 à 156 sont applicables par analogie à l'élection des assesseurs à la Cour de droit administratif et public ainsi qu'à la Cour des assurances sociales du Tribunal cantonal ; le préavis des experts de la Commission de présentation n'est toutefois pas requis* ».

3. Elaboration du préavis de la Commission de présentation

Pour élaborer son préavis, la commission a suivi la méthode suivante : elle a contacté l'un des présidents de la CDAP au mois de janvier 2019 pour discuter des besoins de la cour, afin de déterminer le profil professionnel recherché. Puis, le poste a été mis au concours dans la Feuille des avis officiels (FAO), précisant le profil spécifique :

- un ingénieur en génie civil ou en environnement, si possible spécialisé en transports

L'annonce a été publiée le mardi 5 février 2019 dans cette dernière. A la fin du délai de dépôt des candidatures, soit le mercredi 6 mars 2019, trois personnes avaient déposé leur dossier auprès du secrétariat de la Commission de présentation.

Comme c'est la pratique depuis le début de cette nouvelle législature, la commission a procédé à des auditions comme c'est le cas pour les autres magistrats (les juges cantonaux, les juges du Tribunal neutre, le Procureur général, etc.). Les motivations, les compétences et l'évaluation de la charge de travail pour ce poste ont été abordées avec soin. Les entretiens ont duré une dizaine de minutes. Elles ont permis de cerner la personnalité des candidats.

4. Délibérations et préavis de la Commission de présentation

La commission a souligné la qualité du profil de ces trois personnes pour cette élection. Néanmoins, un des trois candidats dispose des qualités personnelles et professionnelles indéniables pour siéger comme assesseur à la CDAP. A l'issue de la séance, la commission, après délibérations, a rendu, à une très large majorité, un préavis positif à l'égard de ce candidat qui est :

- Monsieur Laurent Dutheil

Après la communication de leur préavis négatif, les deux autres candidats n'ont pas souhaité maintenir leur candidature pour cette élection.

5. Conclusion

La Commission de présentation préavise positivement, à une très large majorité, sur la candidature de Laurent Dutheil au poste d'assesseur à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal pour la durée restante de la législature 2018-2022, soit jusqu'au 31 décembre 2022.

Le dossier de ce candidat est à disposition des députés qui veulent le consulter. Le dossier est en mains du Secrétariat général du Grand Conseil et sera aussi disponible, sur demande à ce dernier, le jour de l'élection au Secrétariat du Parlement.

Echichens, le 22 avril 2019.

Election

M. Philippe Jobin (UDC), rapporteur : — En date du 2 avril 2019, nous avons auditionné plusieurs candidats au poste d'assesseur pour la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (CDAP). Il est apparu à nos yeux une évidence : la candidature de M. Laurent Dutheil, très actif dans sa profession et dans le domaine de la mobilité des transports et des espaces publics, nous a montré que ses capacités et le profil recherché par le Tribunal cantonal étaient en tous points excellents. Après délibération, c'est à une très large majorité que nous vous recommandons l'élection de M. Laurent Dutheil comme assesseur à la CDAP.

Le président : — Quelqu'un désire-t-il poser une question ? Si tel était le cas, je devrais décréter le huis clos.

La discussion n'est pas utilisée.

Il est passé à l'élection.

Bulletins distribués 119, rentrés 118, nul 0, blanc 1, majorité absolue 60.

Est élu : M. Laurent Dutheil, par 117 voix. (*Applaudissements.*)

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 14'500'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux, et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales (120)

Rapport de la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 21 février 2019, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Laurent Tribolet, chef de la division entretien (DGMR).

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

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

Madame la Cheffe de Département relève que la méthode et les principes d'interventions concernant ces revêtements bitumineux sont connus. Un bref point de situation et des exemples récents permettent de dresser un bilan, en particulier de la grave suisse et de recyclés.

Il est évoqué la présentation effectuée dans le cadre du traitement du postulat Schaller en commission (Postulat Graziella Schaller et consorts au nom du groupe vert-libéral – L'asphalte usagé est exporté massivement : n'est-ce pas une aberration ? (18_POS_071), séance du 20.12.2018). Le chef de la division entretien fait ressortir 3 chantiers qui faisaient partie d'un précédent crédit octroyé par le GC. Concernant le sujet de la plus-value de la grave suisse, il n'y a pas eu de spéculation de la part du marché et de manière générale, les entreprises ont bien joué le jeu en comptant des plus-values à CHF 0.-.

Le premier chantier (Montpreveyres - Les Cullayes) a nécessité 887 m³ de grave suisse, sur les 1'456 m³ consommés. Concernant les fraisats, 1'994 tonnes ont été générés, et le détail de ce qui a pu être réutilisé est donné couche par couche. L'entreprise a pu réintroduire des matériaux, pas forcément issus de ce chantier, notamment dans les fraisats de réglages, dans un enrobé basse température des couches de liaison ou même des couches de roulement. 2'027 tonnes de fraisat recyclé sont revenues sur le chantier.

Le cas suivant (Aigle - Carrefour de la Moutonnerie) a connu un taux de recyclage excellent. Le chantier a produit 9160 tonnes de déchets. Ils ont été immédiatement réutilisés, sachant que le poste de l'entreprise était à moins d'un kilomètre du chantier. Le bilan de la valorisation est équilibré.

Le dernier exemple (Étoy - Lavigny) a produit 290 tonnes de déchets. Il s'est agi de recharger la route, en gardant une grande partie de l'infrastructure existante. On a ramené plus de déchets que produits, à hauteur de 660 m³ qui ont été valorisés dans les matériaux utilisés. On peut ainsi doubler le ratio entre production et réalisation.

L'EMDP du jour prévoit des travaux sur 22 tronçons pour 32 km de réfection, pour un montant de CHF 14.5 mio. Concernant la politique de recyclage, elle sera favorisée au maximum, partout où cela est possible. Au niveau des critères d'adjudications, les entreprises pratiquant un taux de recyclage élevé continueront d'être favorisées. Un chapitre est dédié à la question des aménagements cyclables. Pour rappel, il s'agit de travaux d'entretien et non de requalification d'axes. 11 chantiers sont déjà en soumission depuis janvier 2019, selon le mode de procédure ouverte des marchés publics. Le retour des offres est prévu pour fin février. 8 chantiers seront soumis avant fin février et 3 dès mi-mars 2019.

Un exemple de tronçon, Clarmont – Cottens, est présenté à la commission avec 15 carottages mettant en évidence les principaux défauts. Deux fiches issues de la base de données avec l'historique que l'on retrouve sur ce tronçon mettent en évidence le fait que la frontière de l'arrondissement était imperméable. La logique a changé avec une approche d'entretien, orientée vers les usagers. Les carottes montrent les différentes couches et leurs défauts, avec de gros agrégats, qui étaient disposés de manière régulière et étaient enduits de bitume pour élaborer le nerf de la route dans les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale. Avec les charges de trafic actuelles, une épaisseur de 11 cm ne suffit plus et l'on retrouve sur cet axe des défauts d'orniérage, notamment.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Des précisions sur l'état des soumissions sont demandées.

Aucune offre n'était rentrée le jour où la commission a siégé. Il est précisé que l'ensemble des 22 chantiers auront été mis en soumission à mi-mars.

Ces projets vont être réalisés entre 2019 et 2021. Il est constaté que chaque année un crédit cadre est octroyé pour le renouvellement de tronçons. Quelle est la vision sur le long terme et jusqu'à quelle année des tronçons vont être rénovés ? Ne serai-il pas mieux d'avoir des crédits cadre sur une période plus longue et enfin existe-t-il un outil de modélisation du vieillissement potentiel des routes ?

L'horizon temporel est en principe fixé à 5 ans, lorsque la radiographie du réseau a lieu. La dernière a eu lieu en 2016. A court terme, 18 mois avant de soumettre l'EMPD, la proposition est initiée, tout en pouvant encore y introduire des modifications au printemps précédent, en tenant compte des dégradations de l'hiver. Il n'y a en effet pas de courbes de dégradations de chaussées linéaires ou homogènes. Le faisceau est resserré pour avoir une liste définitive au mois de septembre. Une fois établie, le développement des projets est confié aux régions pour développer l'EMPD soumis.

Concernant la vision du futur, une campagne d'auscultation complète est prévue en été 2020, pour rentrer et confirmer les priorisations. Il est indiqué que d'une part qu'il n'y aurait pas la maturité nécessaire de présenter un crédit cadre pour une durée de 2 à 4 ans. D'autre part, la réactivité nécessaire au sortir de l'hiver serait perdue, notamment s'il y a eu de grosses périodes de gel et qu'il faut réagir rapidement et rentrer dans un cycle. Un crédit cadre tel que présenté donne l'obligation de lister des projets. Lister des projets à 5 ans impliquerait une prise de risque qui ne serait pas soutenable.

Concernant la modélisation, la présentation présentée en début de législature indique que la modélisation n'est pas possible. L'approche de la DGMR sur les 1'500 km du réseau est empirique et statistique. Les structures de routes, très diverses, ne vont pas suivre des voies de dégradation homogènes. Il n'est pas possible d'avoir une vision à 10, 15 ou 20 ans sur chaque tronçon. Par contre, si ce type de crédit cadre devait être supprimé, il serait possible de simuler les effets à 10, 15 ou 20 ans de manière statistique.

Les méthodes utilisées pour les travaux à effectuer sur différents tronçons sont citées et que faut-il comprendre par une réfection partielle pour le tronçon No 13 (Bex, Le Planard – Les Plans sur Bex) ?

Dans ce cas, il n'y aura pas besoin de rénover l'entier de l'infrastructure. L'aspect partiel est à considérer de manière verticale et non horizontale. La couche de roulement sera reprise. Le revêtement sera neuf à la fin des travaux, mais cela ne nécessitera pas de travaux en profondeur.

Concernant ce même tronçon, sur le plan communal, l'assainissement de l'entier du hameau est prévu en 2019. Comment la coordination des travaux est réalisée ? La réfection des deux kilomètres restants, qui sont aussi en mauvais état, est-elle prévue ?

Cet EMPD se concentre sur le tronçon le plus urgent. La coordination est effectuée par le voyer avec la municipalité. Pour ce cas, on ne peut pas dire s'il y a une conjonction de projets, mais la coordination se fait dans tous les cas.

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

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

1.5 Préambule

Il est confirmé que les divers et imprévus sont compris dans les montants mentionnés

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

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

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

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DÉCRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 07 avril 2019.

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

Premier débat

M. Jean-François Thuillard (UDC), rapporteur : — En préambule, comme il y a beaucoup d'objets concernant les infrastructures, je tiens sincèrement à remercier notre secrétaire de commission, M. Cédric Aeschlimann, pour la qualité des notes de séance qu'il nous fournit. Je remercie également tous les collaborateurs de la Direction générale de la mobilité et des routes pour les présentations faites en séance de commission et pour toutes leurs réponses apportées, toujours très complètes. Ce projet de décret de 14,5 millions représente des travaux de réfection de chaussée, sur 32 kilomètres pour 22 tronçons répartis sur tout le territoire cantonal. Trois cas concrets de chantier réalisé avec une très grande proportion de matériaux recyclés nous ont été présentés en commission. Un exemple d'analyse de tronçon, avec la lecture des différents carottages, nous a également été présenté en détail. Ces

travaux font partie de l'entretien courant et général du réseau routier vaudois. C'est à l'unanimité que la commission recommande au Grand Conseil d'accepter l'entrée en matière et ce projet de décret.

La discussion sur l'entrée en matière est ouverte.

M. Vassilis Venizelos (VER) : — Le groupe des Verts soutiendra ce projet de décret, mais aimerait profiter de ce débat pour faire passer un message sur ces crédits liés aux rénovations du réseau routier, puisque l'ensemble des partis semble s'accorder sur la nécessité d'offrir des réponses fortes à l'urgence climatique. Il nous semble important de replacer les besoins avérés et de répondre à cette urgence climatique en coordonnant l'ensemble des politiques publiques, notamment la nécessité de rénover notre réseau routier. Le rapport du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) nous rappelle qu'il est préférable d'améliorer ce réseau routier plutôt que de développer de nouveaux tronçons ; c'est favorable pour le transfert modal et pour l'impact que ces routes peuvent avoir sur le territoire, mais il nous semble également important d'utiliser les autres marges de manœuvre qui nous permettent d'optimiser le réseau routier existant, notamment les questions liées à leur utilisation — on pense à la vitesse. Le rapport du GIEC le rappelle : lutter contre des vitesses excessives permet de mieux préserver le réseau routier et donc d'éviter des investissements trop importants. Ce levier devrait, au gré des possibilités et en fonction des situations qui sont offertes, être mieux exploité. De plus, concernant le transfert modal, nous avons aujourd'hui trop de projets routiers qui ne prennent pas en compte la nécessité de favoriser le transfert modal en prévoyant notamment des pistes pour la mobilité douce ou pour les transports collectifs. Nous savons qu'une auscultation du réseau routier sera effectuée en 2020. Ce sera l'occasion de mettre à jour les lignes directrices du canton et le document « routes cantonales 2020 », dans lequel certaines priorités sont affichées — on y parle d'ailleurs de développement durable et de réchauffement climatique. Il me semble important de renforcer ce paradigme dans la politique du canton en matière de rénovation du réseau routier. Le groupe des Verts soutiendra ce projet de décret, mais sera attentif à la suite. Nous souhaitons qu'une vision d'ensemble intégrant la dimension climatique soit proposée à l'horizon 2020.

M. Pierre-Alain Favrod (UDC) : — Afin d'assurer une certaine pérennité du réseau cantonal des routes, il faut passer par des travaux d'entretien réguliers. Tous les chantiers de ce projet de décret seront réalisés dans les emprises du domaine public. La liste de ces chantiers des campagnes de revêtement est analysée par le guichet vélo cantonal et, partout où l'on peut faire une amélioration, il en est tenu compte. Ce projet de décret contient 22 tronçons, pour un total de 32 kilomètres de route. Au nom du groupe UDC unanime, je vous invite à accepter ce projet de décret.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat : — Je me réjouis de constater que vos prises de parole vont dans le même sens, à savoir la responsabilité qu'à l'Etat d'entretenir ce réseau d'infrastructures dans un état praticable. C'est exactement l'objectif que poursuit le gouvernement, avec sa stratégie générale d'entretien, qui lui permet d'être conforme aux principes de l'« agenda 21 », dont la DGMR s'est dotée. Cet « agenda 21 » postule que le principe premier est celui de pouvoir disposer de techniques d'entretien qui font la part belle aux recyclages, puisqu'un des critères d'attribution des mandats publics est la part de réutilisation de matériaux recyclés pour préserver les ressources premières en la matière. Monsieur Venizelos, vous avez raison, le rapport du GIEC est très formel sur ce point. Nous sommes face à une évolution climatique, avec des épisodes climatiques qui nous attendent qui seront d'une violence extrême en matière caniculaire durant les périodes estivales, et des périodes d'intempéries massives, avec une intensification du nombre d'inondations. Tous ces épisodes vont avoir un impact sur nos infrastructures. C'est pourquoi le canton de Vaud est conforme aux objectifs fixés dans le rapport des experts internationaux, qui préconise que nous ayons un réseau routier solide et praticable. C'est évidemment le cas dans notre stratégie. Le canton de Vaud a hérité d'un réseau structurant et il est de notre responsabilité envers les générations futures de le garantir, pour qu'il permette la circulation lors, notamment, d'intempéries ou d'épisodes de grands déchaînements, et d'assurer la sécurité des habitants de notre territoire. Les infrastructures, les voies d'accès, doivent être praticables. Je vous remercie de soutenir cette stratégie générale, qui fait l'objet d'une réactualisation tous les cinq ans. C'est ce que nous faisons, avec une appréciation du dommage encouru par nos infrastructures. Nous intervenons encore plus massivement dans les périodes dites de

montagne, par exemple dans le Chablais ou le Pays-d'Enhaut. Ce sont des situations où l'intervention de l'Etat est plus nécessaire qu'en plaine. Nous devons continuer cet effort.

La discussion est close.

L'entrée en matière est admise avec 2 abstentions

Le projet de décret est adopté en premier débat avec 2 abstentions.

M. Jean-François Thuillard (UDC), rapporteur : — Afin de pouvoir démarrer les travaux à l'approche de la belle saison, je demande le deuxième débat immédiat.

Le deuxième débat immédiat est admis à la majorité des trois quarts (102 voix contre 6 et 8 abstentions)

Deuxième débat

Le projet de décret est adopté en deuxième débat et définitivement par 112 voix contre 1 et 7 abstentions.

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit cadre de CHF 20'500'000 pour financer la participation de l'Etat aux études et à la réalisation des interfaces de transport de voyageurs et Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Valérie Schwaar et consorts pour un plan directeur cantonal du stationnement d'échange et de covoiturage et sur la motion Philippe Martinet et consorts en faveur d'une participation financière cantonale aux programmes de développement des transports publics (123)

Rapport de la commission

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 21 février 2019, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président.

Mme Valérie Schwaar, postulante, a participé à la séance.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Frederico Molina, chef de la division planification (DGMR).

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

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

Madame la Cheffe de Département présente un objet important, attendu et déjà mentionné dans le cadre de la stratégie de transfert modal du CE ainsi que celle visant au développement de la mobilité douce. Cet objet fait partie de la liste des objets inscrits au préfinancement de CHF 325 mio pour les objets stratégiques d'importance cantonale. Ce dispositif est arrivé à maturité et cet objet s'inscrit dans la politique générale de mobilité de l'Etat.

Le canton de Vaud a beaucoup investi en matière de transports publics ces dernières années, avec pour principe général d'aller chercher des gens en transports publics là où ils sont. Le développement des transports publics doit se déployer sur l'ensemble du territoire vaudois.

En consolidant les chiffres, on peut considérer que CHF 862 mio ont été investis en 10 ans au titre d'infrastructures et de matériel roulant. Les indemnités d'exploitation ont quant à elles connu une

augmentation de 60% en 10 ans. On a plus que doublé la participation de l'Etat, ce qui montre l'effort consenti, notamment en faveur des trains régionaux. L'ensemble de cette politique permet de dire que le canton est meilleur en termes de desserte comme alternative à la voiture sur l'ensemble du territoire.

Jusqu'à présent, la politique des interfaces s'est déployée principalement dans le pourtour de l'agglomération. Les P+R les plus importants sont situés à Vennes et au sud de Lausanne à l'avenue de Provence. Or, le problème principal en matière de fluidité concerne les accès aux agglomérations aux heures de pointe et d'hyper pointe.

Sur la base de ces deux constats, la réponse est de dire qu'il faut que les personnes entrent dans les agglomérations en transports publics, puisque les transports publics ont été développés en granularité sur l'ensemble du territoire. Grâce aux moyens de financement de la Confédération, l'on est en train de rénover, moderniser et augmenter les capacités et fréquences de nombreuses gares sur l'ensemble du territoire cantonal. Une cinquantaine de gares vont connaître une augmentation de capacité de leurs dessertes et sont appelées à devenir des hubs de correspondance. La stratégie va consister à rabattre tous les réseaux sur ces gares, que ce soit les lignes de bus régionales, la mobilité douce, les piétons et les voitures. C'est là où habite les gens qu'il est judicieux d'implanter des P+R. Ce sont les nœuds de correspondance pour lesquels on va favoriser un changement de mode de transport.

Ces stratégies sont déjà partagées depuis longtemps par les associations, les communes, les agglomérations, etc. Le constat est qu'il s'agit d'une politique d'aménagement du territoire, qui nécessite de réserver des espaces pour pouvoir construire ces parkings. Il faut souvent acheter du terrain, l'aménager, et articuler cela avec les acteurs, souvent des propriétaires fonciers. Ces investissements sont souvent lourds, et presque exclusivement à charge des communes. Certaines gares ont été identifiées et l'on constate que les communes ont des difficultés à articuler ces projets vu leur complexité technique, et ensuite à les financer vu leur ampleur. La stratégie du CE est de définir des principes généraux pour guider l'intervention de l'Etat autour de projets considérés comme d'importance cantonale. Le canton ne va pas se mêler des réseaux et des localisations d'importance locales, qui restent de la compétence stricte des communes. Le principe général est d'aider les communes à réaliser ces projets et investissements nécessaires, qui seraient à leur charge, mais dont on estime qu'il y a un bénéfice sur l'ensemble du canton.

Cet EMPD constitue une première tranche de financement de CHF 20,5 mio avec un crédit cadre. Il est constitué de deux volets, soit une aide pour soutenir à hauteur de 50% les communes qui ont un projet pour le réaliser, le reste servant à accompagner les communes dans leur projet, pour les appuyer d'un point de vue technique, de manière à accélérer un certain nombre de réalisations. L'idée est que ce premier crédit cadre permette de réaliser des interfaces de transport et de favoriser la création :

- de 65 arrêts de bus de lignes régionales et leurs accès sur l'ensemble du territoire cantonal
- de près de 1'100 places de P+R dans des gares jugées stratégiques
- de 1'300 places de parking bike and ride

Le principe est d'avoir le bon aménagement au bon endroit. Il s'agit de rabattre en priorité par des modes dits doux. Les hubs de transports doivent être implantés au plus près de l'habitat, réservant ces espaces en priorité à ceux qui sont mal desservis par les transports publics. En effet, l'idée n'est pas de créer une concurrence. A titre d'exemple, avec la création d'une ligne de bus Echichens-Morges, l'idéal est de ne pas favoriser les places du P+R pour les habitants d'Echichens, mais plutôt pour ceux de Cottens qui n'ont pas d'alternative en transports publics, pour qu'ils puissent prendre le train à Morges

Les réflexions ont déjà commencé dans de nombreux districts. L'idée est d'établir une cartographie. De plus, les projets d'interfaces en cours ont permis de calibrer la première tranche de crédit proposée dans cet EMPD, car ils sont déjà arrivés à un bon degré de maturité. Il s'agit des P+R de Nyon, Rolle, Morges, Yverdon, Grandson, Cossonay-Penthalaz, Cully, Villeneuve, Aigle, Moudon, Bex et Palézieux. Ils pourraient bénéficier de la première intervention financière.

Le Day à Vallorbe est le projet mis en avant pour montrer un exemple. Il n'y a pas de ligne directe depuis Lausanne pour le Brassus. Il y a une correspondance au Day, mais avec une gare au mauvais

endroit et il est nécessaire de déplacer la gare. Le financement fédéral est assuré et l'on profiterait des travaux pour créer autour de la gare l'interface nécessaire pour rabattre un maximum d'usager sur cette gare. L'objectif est d'amener de la clientèle supplémentaire par le biais de cette aide aux communes. Ce seront des indemnités en moins à payer par les collectivités qui assument la part non couverte. De plus, l'OFT fait toujours planer une menace sur les taux de couverture dans les transports publics, notamment lorsqu'il considère qu'il n'y a pas assez de passagers dans les trains. Augmenter la clientèle et le taux de couverture permet de maintenir les lignes régionales et d'éviter leur démantèlement.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

La satisfaction que le canton participe aux études et aide les communes à développer les interfaces de transports est mise en avant. Une inquiétude au sujet des SDA avant de se lancer dans des études disproportionnées est annoncée. Des précisions à ce sujet sont souhaitées.

La question des SDA peut se poser dans certains cas, pas tous. Les études de planification générale visent à appliquer les principes stratégiques de la stratégie cantonale des interfaces sur le terrain dans les régions, à dimensionner le nombre de places nécessaires, à les localiser et à convenir des principes de gestion et de tarification qui vont dans le sens du bon usage de chaque mode de transport, selon ses caractéristiques. Dans le cadre de ces études, il y aura lieu de traiter de la question des SDA. Le principe de la question des SDA est d'une part de savoir s'il y a une entrée en matière pour une atteinte au SDA. Seuls peuvent prétendre avoir des atteintes aux SDA des objectifs pris en compte et validés dans le cadre du PDCn, qui indique quel type d'objet est éligible. Dans la dernière révision du PDCn, les interfaces de transport reconnues et conformes à la stratégie cantonale sont nommément citées comme pouvant porter atteinte aux SDA. Ensuite, il est nécessaire de vérifier que l'empiètement est minimal. Il s'agit de privilégier les alternatives qui ne portent pas atteinte aux SDA, ou le moins possible. Ainsi, au lieu de construire des places en surface, une possibilité est de réaliser un ouvrage, ce qui a pour conséquence de renchérir un P+R et nécessite d'autant plus un appui cantonal. Le défi est de définir le nombre de places de parc, en fonction des études, sur la base des éléments définis dans la stratégie.

Comment les SDA nécessaires pour ces projets sont comptabilisés ?

Le SDT s'est doté d'une stratégie de planification et d'identification des objets stratégiques pour le canton qui permettent d'empiéter sur la réserve de SDA. Parallèlement à cela, le SDT recherche de nouvelles SDA, par le biais de compensations. Par exemple, certaines communes dézonent, et des espaces ont été gagnés en hauteur. Globalement, les deux s'équilibrent, avec un quota de SDA à disposition. L'ARE est pointilleux sur la question de cette réserve cantonale.

Le quota cantonal de 75'800 ha de SDA est défini par la confédération. Si le canton dispose de plus de SDA, la différence constitue la réserve cantonale dans laquelle il est possible d'aller puiser. A titre d'exemple, les places d'armes sont passées en SDA et viennent augmenter la réserve cantonale. D'autres démarches sont en cours comme la révision du plan sectoriel des SDA, en vue d'unifier les critères de définition des SDA. Un des critères importants est notamment l'altitude.

Ce qui importe est que le mécanisme et les règles soient respectés. Aucun projet ne va se développer si la question des SDA n'est pas résolue.

On prévoit de construire 1'100 places de P+R, avec des étapes. Certains projets sont déjà prêts. Le chiffre global visé à la fin de la politique est de 2'500 places, lui-même basé sur les chiffres du recensement 2000. Est-il possible de connaître quelle part de la politique visée à terme représentent ces 1'100 places et quel horizon temporel est fixé avec ce projet ?

La stratégie cantonale des interfaces définit quels sont les types d'interfaces éligibles à une subvention. Ensuite, pour définir les besoins liés au dimensionnement du volume d'investissement proposé, cet EMPD se base sur la connaissance de projets d'interfaces à des stades d'avancement différents. La subvention peut être destinée à ces interfaces, ou à d'autres interfaces également

éligibles, pour lesquelles les communes concernées n'ont pas encore commencé les études, mais souhaitent les démarrer. Les ordres de grandeur, soit le nombre de bus, de place de P+R, de places de vélo, est indicatif de ce que l'on pourrait vraisemblablement subventionner avec les montants demandés. Ces montants intègrent l'inconnue du détail de chaque projet. En effet, le coût d'un arrêt de bus de manière indicative est connu. Mais selon les conditions locales, les coûts d'aménagement peuvent différer. Il faut considérer ces montants de cette manière.

Concernant le rythme de consommation des crédits, au vu de l'état d'avancement actuel sur les différents projets d'interfaces et les P+R, il s'agira dans un premier temps de subventionner des études, générales de planifications, préliminaires d'aménagement de chaque interface. Au fur et à mesure que les études auront avancé, l'on procédera à la subvention d'ouvrages. Cela explique une montée en puissance relativement faible, suivie d'investissements plus conséquents.

S'agissant de la question de l'ordre de grandeur du nombre de place qu'il s'agit de considérer, cet EMPD s'appuie sur des données relativement anciennes du recensement fédéral, sur le nombre de pendulaires en situation effective d'utiliser des infrastructures de P+R, soit provenant de zones peu desservies, mais néanmoins intéressés à utiliser les transports publics pour atteindre une destination desservie. Cet ordre de grandeur devra être confirmé, puisque la proposition de la stratégie est de définir les principes généraux. Pour l'application dans le contexte local, cet exercice de planification devra être réalisé avec les communes, les régions et les entreprises concernées. Une des raisons pour lesquels cet objectif n'a pas été fixé est qu'il s'agira de savoir comment sont utilisées les places de P+R existantes aujourd'hui. De nombreux indices montrent que dans plusieurs interfaces, ces places de P+R réalisées sont mal utilisées. Par exemple à Morges, au moment de résilier des abonnements pour des clients existants en raison du chantier de la nouvelle gare, l'on s'est rendu compte que bon nombre des usagers étaient des morgiens, ou des usagers trouvant une place de parc à bon compte dans la région du centre de Morges par rapport au prix du marché du stationnement. Il faut donc considérer ce chiffre comme un ordre de grandeur, à préciser en fonction des études de planification et du bon usage des places existantes et futures.

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

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

1.2 Cadre stratégique

La stratégie est basée sur 4 axes, et notamment l'augmentation des places de parc pour favoriser le changement de mode de transport entre le domicile et le lieu de travail. Pourquoi la création de lignes de transports publics ne fait pas partie de cette stratégie ?

Cela n'a rien à voir avec les interfaces. Le principe de développement des transports publics est une autre politique publique. Et pour que cette politique d'augmentation des alternatives à la voiture puisse pleinement jouer son rôle, il est nécessaire de mettre en place une politique des interfaces, basée sur les principes évoqués en introduction. Cela n'empêche pas de développer les transports publics par ailleurs.

Il s'agira de tenir compte au cas par cas dans les études des développements des transports publics à futur, pour dimensionner correctement l'interface ou le P+R.

1.5 Dimensionnement du projet de décret

Des précisions concernant les participations de l'Etat prévues par le présent EMPD sont demandées.

Le taux est de 50%, qu'il s'agisse des études ou de la réalisation de toutes les interfaces. Une exception concerne les parkings vélos, pour lesquels le taux proposé est de 45%, en raison de la disponibilité d'autres sources de subventionnement possibles pour ces parkings, notamment la mise en application de la stratégie cantonale vélo dans les agglomérations. Concernant la subvention pour les P+R, l'idée est d'avoir une subvention unique à l'investissement, qui tienne compte du coût d'exploitation, de l'amortissement et des recettes sur leur durée de vie, soit 50% des coûts non couverts par les recettes escomptées. La subvention cantonale ne portera que sur la part non couverte par les recettes.

Un commissaire n'est pas opposé à la construction de P+R à proximité des gares. Des explications concernant les deux ingénieurs qui vont travailler à plein temps à la DGMR pour une durée déterminée de 5 ans sont souhaitées. Ces collaborateurs viennent renforcer les effectifs de l'Etat, mais cette durée déterminée gêne. Un contrat de 5 ans n'est pas provisoire et s'inscrit dans une politique de long terme, ce qui ne permet pas de savoir combien de collaborateurs sont finalement engagés par l'Etat dans de tels contrats.

Si l'on doit accompagner toutes les communes, les associations intercommunales, les projets d'agglomération, il faut des moyens. Pour l'heure, il n'est pas possible d'accompagner ces entités avec les moyens actuels, justement en raison de l'utilisation économe des moyens. Il n'y a pas eu d'augmentation de poste en personnel fixe au sein de la DGMR ces 6 dernières années pour accompagner le développement de la mobilité. Des investissements de CHF 800 mio sont suivis à forces égales, grâce à des optimisations et du personnel dévoué. Ces postes, déterminés dans le temps, sont demandés en toute transparence, et sans cela, l'accompagnement ne pourra pas se faire. Après la première tranche de crédit, le modèle sera évalué, en tirant des enseignements. Mais au-delà de cet accompagnement, cette question soulève la problématique des postes fixes versus postes temporaires. Le GC souhaite limiter autant que possible l'engagement de forces pérennes, à savoir des postes administratifs de durée indéterminée. Cela nécessite une approche différenciée. Pour un engagement limité dans le temps, il ne sert à rien d'engager des forces pérennes. Il existe deux outils de création de poste, avec d'une part le budget de l'Etat, d'autre part les EMPD. Le GC garde donc le contrôle en permanence. Dans le cadre de la mise en place d'une politique nouvelle, un poste à durée déterminée paraît plus approprié.

Le contexte global est rappelé, avec 375'000 pendulaires en 2030, 65 arrêts de bus, 1'100 places de parc, 1'300 places pour les vélos. Ces deux postes ne sont pas trop demandés avec ce projet et la création de ces deux postes pendant 5 ans. C'est une nécessité pour éviter la surcharge. La question d'avoir des postes pérennes se pose néanmoins.

La difficulté de trouver des personnes compétentes pour ce poste pour 5 ans est soulevée.

Le calibrage des forces fait l'objet de réflexion à chaque EMPD. Les interfaces ne sont pas réalisées à court terme, et il faut partir du principe que cela va durer quelques années, avec un certain nombre de difficultés à résoudre. D'où la proposition de poste à 5 ans, ce qui permet aussi de passer l'écueil du vote du GC. Mais il est effectivement difficile d'engager des spécialistes en classe 13 pour 5 ans, même si on les trouve.

Trouver des ingénieurs formés en Suisse sur le marché de la construction est de plus en plus compliqué, ce d'autant pour une période de 5 ans. Les CFF recrutent par exemple en Espagne et dans les pays de l'est, car il n'y a pas le personnel suffisant pour assurer des travaux en Suisse. 5 ans est un long projet pour un ingénieur. Pour ceux qui veulent se renouveler, notamment pour les jeunes ingénieurs, 5 ans est un excellent horizon temporel pour changer de projet, d'activité ou de fonction. Cet EMPD répond à un besoin et plusieurs autres phases vont suivre.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

6. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT VALÉRIE SCHWAAR ET CONSORTS POUR UN PLAN DIRECTEUR CANTONAL DU STATIONNEMENT D'ÉCHANGE ET DE COVOITURAGE (16_POS_198)

6.1. PRÉSENTATION DU RAPPORT – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département n'a pas de commentaire à formuler.

6.2. POSITION DE LA POSTULANTE

Madame la Postulante remercie le CE de la réponse à son postulat, déposé en 2016, et qui traitait une partie de la problématique des interfaces abordées ce jour. Ce postulat traite de deux éléments problématiques, à savoir en premier lieu de l'absence quasi totale de stationnement dédié au covoiturage. Pour les collaborateurs d'une même entreprise, qui ont un point de convergence dans la destination et qui souhaiteraient partager un véhicule pour le dernier bout du trajet, il est compliqué de trouver une place de stationnement pour un véhicule sur le domaine public. A l'heure actuelle, la plupart des co-voitureurs doivent stationner sur le domaine privé. Elle estime que ce type de stationnement est à développer dans le canton et demande ce qui est prévu ? Ensuite, l'autre problème concerne la tarification, un enjeu central. Or, l'on se rend compte que l'utilisation de certains stationnements P+R est influencée par le tarif appliqué, moins cher. Mais en termes de trajet, il serait plus logique de mettre des P+R aux endroits stratégiques, que les places soient utilisées par les bonnes personnes, et que la tarification n'induisse pas d'effet négatif. La réponse est satisfaisante, à savoir que l'Etat doit avoir une vision stratégique et globale sur l'entier du territoire, en harmonie avec les communes pour la traduction dans les faits et la construction proprement dite.

Concernant le nombre de places dédiées au co-voiturage, dans l'annexe No 2, page 26 de l'EMPD, les places prévues dans cette première étape sont mentionnées. Mais Madame la Postulante ne voit pas comment retrouver les places uniquement dédiées au covoiturage.

Madame la Cheffe de Département insiste sur le fait que cette politique débute. Le crédit demandé sert à identifier la demande, et à la quantifier au niveau cantonal. Il n'y a en effet pas de vision consolidée à cette échelle. Un montant de ce crédit servira précisément à géo-localiser cette demande. Une fois cette étape effectuée, il s'agira ensuite de calibrer les besoins en infrastructure et leur implantation. L'élaboration d'une cartographie permettra de documenter l'existant et l'étape suivante, à savoir, outre la problématique de la tarification, le contrôle du droit d'accès.

Le co-voiturage est une pratique qui est prônée et encouragée, notamment dans le cadre des plans de mobilité des entreprises et les plans de sites d'activité. Ce co-voiturage est organisé entre les employés de ces sites, qui s'organisent à leur domicile et avec une collecte pour arriver à une localisation dans laquelle ils travaillent en commun. Promouvoir le co-voiturage est entré dans les pratiques. En revanche, dans le cadre de l'établissement de la stratégie, l'EMPD n'apporte pas encore la réponse pour savoir s'il est opportun de développer et de favoriser des infrastructures de co-voiturage pour permettre à une échelle plus vaste de favoriser de tels comportements de mobilité. Le rapport coût-utilité, notamment l'utilisation de l'espace, la concurrence aux transports publics, doit être prise en compte. C'est l'option de crédit d'étude qui a été choisie pour ces aspects. Dans les tableaux reprenant le nombre d'interfaces traitées et les places de parc, il n'y a pour le moment pas de places prévues pour le co-voiturage. Si au terme de l'étude, on arrive à la conclusion qu'il y a lieu de développer des infrastructures à certaines conditions, le prochain EMPD comprendra une ligne additionnelle pour ce type d'infrastructure.

6.3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Il est fait part de l'expérience en la matière de la commune de Morges, dont deux jonctions autoroutières bénéficient de deux zones délimitées pour le co-voiturage, qui sont à l'heure actuelle saturées. Dans le cadre de cette politique des interfaces, il est nécessaire d'identifier les bons endroits qui permettront l'attractivité de ces échanges. Il n'est pas encore convaincu à ce stade qu'il faille affecter les places au co-voiturage. La localisation est plus importante que leur affectation à son avis.

Madame la Postulante salue cet EMPD et la volonté de mettre en place cette vaste étude. La localisation de ces différents types de parking est fondamentale. Mais c'est bien la désignation des bons utilisateurs qui sera à termes le garant du succès ou de l'échec de cette politique. Le P+R le plus apprécié est la place de parc au pied de l'immeuble avant de passer dans l'ascenseur. Elle retient la volonté de limiter au maximum la part du trajet global avec un véhicule utilisé par son seul conducteur, pour maximiser la part en transport public, ou d'un autre mode de transport moins nuisible à l'environnement et/ou à la surcharge du trafic. Ce panel d'actions risque de susciter des débats fondamentaux.

Une des difficultés à laquelle il va falloir répondre dans le cadre des études stratégique régionale de dimensionnement et de mode de gestion va concerner la tarification. Il s'agira de mettre en évidence la stratégie et les lignes directrices pour éviter des comportements du type faire la plus longue part du trajet en voiture et se parquer le plus proche possible de la destination. Les tarifications des P+R et des transports publics doivent être cohérentes. Concernant le droit d'accès, il relève l'implication que devront avoir les entreprises de transports publics dans la mise en œuvre de cette stratégie, notamment avec le fait de délivrer des abonnements. Il sera plus difficile de savoir qui utilise quoi pour le co-voiturage.

Madame la Postulante reste persuadée qu'une frange de la population est concernée par cette nécessité d'avoir des places dédiées au co-voiturage. Il sera compliqué de contrôler l'accès, et un des éléments de réponse sera le plan de mobilité d'entreprise et de site, qui constitue un excellent moyen d'identifier le qui et le pourquoi, la protection des données entrant aussi en ligne de compte.

Dans la pratique, ces besoins sont très localisés et très spécifiques, nécessitant quelques places avec des aménagements peu coûteux. La stratégie n'est pas forcément déterminante dans la mise en œuvre.

Le réseau animé avec les entreprises du canton est évoqué. Le fait d'avoir un réseau d'entreprise qui disposent d'un plan de mobilité d'entreprise et dont les employés sont les ambassadeurs du gain en qualité de vie aident à gagner de nouveaux adeptes de ce type de solution. Le canton a collaboré avec Genève pour éditer un guide de plan de mobilité pour proposer une boîte à outils des possibilités qui s'offrent aux entreprises en fonction de leur typologie, de leur taille, de leurs horaires. Les entreprises qui témoignent peuvent avoir un effet boule de neige en valorisant les expériences positives, même si parfois les réactions peuvent être violentes, notamment lorsque des places de parc sont supprimées. Il faut néanmoins une volonté de la hiérarchie et une infrastructure adéquate.

6.4. VOTE DE LA COMMISSION

Acceptation du rapport

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.

7. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION PHILIPPE MARTINET ET CONSORTS EN FAVEUR D'UNE PARTICIPATION FINANCIÈRE CANTONALE AUX PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS (11_MOT_142)

7.1. PRÉSENTATION DU RAPPORT – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département n'a pas de commentaire à formuler.

7.2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Monsieur le remplaçant du motionnaire relève avec satisfaction qu'entre-temps, les investissements ont été beaucoup plus importants que ceux qui étaient demandés, à la fois avec le RER, le NStCM, le réseau des bus. La stratégie proposée ce jour vient compléter de façon favorable ce qui a déjà été fait. Au nom du motionnaire, il se déclare satisfait de la réponse du CE.

7.3. DISCUSSION GÉNÉRALE

La discussion n'est pas demandée.

7.4. VOTE DE LA COMMISSION

Acceptation du rapport

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 9 avril 2019.

*Le rapporteur :
(Signé) Jean-François Thuillard*

Premier débat

M. Jean-François Thuillard (UDC), rapporteur : — Voici un objet important pour la politique de la mobilité vaudoise. Suite aux nombreux investissements consentis ces dernières années en matière de mobilité, le canton se doit d'aller chercher les personnes sur l'ensemble du territoire. Pour l'instant, les principaux P+R sont principalement dans la région lausannoise. Suite aux investissements réalisés dans de nombreuses gares réparties sur le territoire, la stratégie consiste désormais à rabattre tous les réseaux sur ces gares. Que ce soient les lignes de bus régionales, la mobilité douce, les piétons et les voitures. Cet exposé des motifs et projet de décret (EMPD) est une première tranche, soit pour aider les communes qui ont un projet à réaliser, soit pour appuyer d'un point de vue technique les communes, de manière à accélérer un certain nombre de réalisations. L'idée est de permettre de concrétiser des interfaces de transport et de favoriser la création de soixante-cinq arrêts de bus régionaux, de près de 1'100 places de P+R, dans les gares jugées stratégiques et de 1300 places de parking Bike-and-ride. Le bon aménagement au bon endroit est le principe.

Les réflexions ont commencé dans de nombreux districts. Ils sont souvent en attente de fonds, pour continuer, soit la réalisation, soit les études. La problématique des surfaces d'assolement (SDA) a été soulevée en commission, de même que la temporalité des réalisations, notamment en termes d'infrastructures de P+R. Des précisions concernant les pourcents de la part de l'Etat ont été apportées. L'engagement de collaborateurs supplémentaires par le biais de l'EMPD pour un taux déterminé a fait débat. Tout comme la complexité de trouver des collaborateurs ayant les qualités requises pour ce genre de poste. Finalement, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le crédit-cadre de 20, 5 millions pour financer la participation de l'Etat aux études et à la réalisation des interfaces de transport de voyageurs par treize voix oui et douze abstentions pour le vote final. L'entrée en matière a été également soutenue par treize oui et douze abstentions.

La discussion sur l'entrée en matière est ouverte.

Mme Carole Schelker (PLR) : — Le PLR soutiendra cet objet, qui permet d'implanter des interfaces de transport sur l'ensemble du territoire vaudois. Aujourd'hui, la politique des interfaces s'est principalement déployée dans le pourtour de l'agglomération. Pour fluidifier le trafic, il est judicieux de les implanter là où habitent les gens et en périphérie. On peut prendre l'exemple du Day qui est une interface hautement stratégique pour connecter Vallorbe et la vallée de Joux. Des moyens importants sont investis pour moderniser et augmenter les capacités et fréquences de nombreuses gares. Il est important aujourd'hui de rabattre tout le réseau sur ces gares, que ce soient les lignes de bus régionales, la mobilité douce, les piétons et les voitures. Augmenter la clientèle et le taux de couverture permet aussi de maintenir les lignes régionales et d'éviter les démantèlements. Il faudra veiller à réserver ces espaces en priorité à ceux qui sont mal desservis par les transports publics, avec une cartographie bien réfléchie, pour que les places mises à disposition ne soient pas squattées par des personnes qui n'en ont pas vraiment l'utilité. Le PLR soutiendra donc à l'unanimité l'entrée en matière ainsi que ce crédit-cadre et vous invite à en faire de même. Il approuve également les deux rapports du Conseil d'Etat sur les objets parlementaires.

M. Vincent Jaques (SOC) : — Le groupe socialiste salue et soutient le projet du Conseil d'Etat visant à aider les études et la réalisation des interfaces de transports de voyageurs. Comme relevé dans

l'exposé de motifs et dans le rapport, les interfaces de transport ont un rôle important à jouer. L'évolution démographique et la densification de notre canton nécessitent des infrastructures de mobilité qui font l'objet d'un déploiement régulier depuis de nombreuses années. La dynamique insufflée dans le cadre de la politique des agglomérations doit aussi profiter aux liens de connexion entre régions urbaines et plus rurales du territoire vaudois. Les possibilités pour la population de passer d'un mode de transport à un autre et d'assurer les transbordements entre différents types de transports publics représentent, dans ce contexte, un enjeu majeur auquel le groupe socialiste se souscrit pleinement. Dans cette optique, les principes stratégiques retenus par le Conseil d'Etat sont pertinents, que ce soit pour l'organisation des rabattements vers les réseaux de transports publics proches du lieu de domicile ou pour l'adaptation de l'offre de stationnements reliés au réseau, en tenant compte d'un dimensionnement approprié des parkings d'échange. L'encouragement à une offre de stationnement pour le covoiturage ainsi qu'une politique de tarification de l'offre de stationnement adéquat sont autant de défis que le canton, en collaboration avec ses partenaires locaux, aura la tâche de relever positivement. Les montants sollicités dans le projet de décret encourageront une réalisation plus rapide des études et des projets liés aux arrêts de bus de lignes régionales, aux places de parking d'échange, que ce soit pour les véhicules automobiles motorisés ou les vélos. Les ressources nécessaires à l'accompagnement de projets ont également été bien comprises. Les mesures envisagées viennent en soutien des communes. Cela est bienvenu. Elles bénéficieront à plusieurs localités bien réparties sur l'ensemble du territoire vaudois, ce que nous saluons également. La dynamique de promotion et d'encouragement liée aux études et à la réalisation des interfaces de transports de voyageurs constitue un dispositif nécessaire à la bonne organisation de la mobilité vaudoise. En conséquence, le groupe socialiste soutiendra le rapport de commission et vous encourage, Mesdames et Messieurs, à en faire de même.

M. Pierre-Alain Favrod (UDC) : — Beaucoup de choses ont été dites. Je parlerais juste du 1,55 millions de francs prévu pour les études de planification des parkings d'échange, pour les études prospectives sur le stationnement destiné au covoiturage. Une collaboration étroite devrait exister avec le Département du territoire et de l'environnement, parce il y a une sérieuse aberration dans la vision de ce département concernant le covoiturage. Comme ce fut le cas pour le précédent, le groupe UDC soutiendra à l'unanimité ce projet de décret.

M. François Pointet (V'L) : — Les Vert Libéraux saluent l'arrivée de solutions permettant d'attaquer les problèmes de mobilité sous un regard multimodal. De tels investissements devraient nous permettre, avec une telle vision de mobilité 4.0, d'utiliser de manière plus efficace nos infrastructures existantes. C'est une solution incontournable pour couvrir l'ensemble de notre territoire avec un réseau efficace. Le groupe Vert Libéral soutient sans réserve le projet de décret.

M. Jean-Michel Dolivo (EP) : — Notre groupe va soutenir ce projet de décret. Nous considérons que tous les petits pas faits en direction du développement nécessaire des transports publics sont bons à prendre. Il est clair que ce plan directeur du stationnement d'échanges et de covoiturage — même si ce n'est pas exactement la mise en œuvre du postulat Valérie Schwaar — va dans le sens de la réalisation de ce postulat. Nous le considérons comme important. Notre groupe tient à dire que, sur le fond, il s'agit maintenant de changer d'orientation par rapport au développement de la mobilité et des transports, pour aller vers la gratuité des transports publics. Qu'on le veuille ou non, le canton devra prendre en compte une telle orientation. Cela correspond à une mesure nécessaire, face à l'urgence climatique, qui a été reconnue comme telle par ce parlement. Elle doit aujourd'hui s'inscrire dans une mesure réelle en matière de transports et de mobilité.

M. Pierre-Yves Rapaz (UDC) : — Comme relevé par mon collègue M. Pierre-Alain Favrod, je souhaite aussi que la collaboration avec le Service développement territorial soit saine et bonne et que ce dit-service ait une ouverture d'esprit adéquate pour permettre l'implantation des parkings d'échanges, peut-être sur des SDA, ou en tout cas à des endroits qui ne sont aujourd'hui pas encore forcément légalisés comme tel. Mon souci est le suivant : on parle ici de voyageurs, de mobilité douce, de concentrer le covoiturage, que les gens puissent prendre le train... Mais quid des transports par train de marchandises. J'explique ici que je n'aimerais pas que nous privilégions à tout crin le transport des voyageurs et, qu'à terme, certains quais de chargement de marchandises viennent à disparaître, et que l'on reporte des transports de camions et d'autres choses dans les régions périphériques parce que l'on

doit déplacer les quais de chargement de certaines marchandises ou de certains déchets qui viennent à la grande capitale Tridel. J'aimerais que l'on me rassure et qu'on me dise que le transport de marchandises est au même niveau que les transports de voyageurs. La politique rail-route pour le transport de marchandises est importante. C'est comme cela que nous pouvons faire un pas en direction de l'amélioration du climat.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat : — Merci à l'ensemble des groupes politiques qui ont pris la parole pour soutenir cette démarche et cette vision du gouvernement vaudois. Il a été rappelé au cours de la précédente intervention qu'il est nécessaire de développer des transports publics. C'est précisément ce à quoi nous nous sommes attachés depuis maintenant une dizaine d'années. Un investissement massif se traduit en espèces sonnantes et trébuchantes puisque, depuis 2008, les indemnités versées aux compagnies de transports publics, pour indemniser le trafic mené, ont augmenté de 60%. 60% d'augmentation en dix ans pour indemniser le trafic en matière de transport public ! C'est énorme. Pour réaliser ces infrastructures, le Canton de Vaud a investi près de 900 millions de francs, en une dizaine d'années, pour continuer et mettre le braquet supérieur pour développer et apporter des solutions en transports publics dans ce vaste canton. La réalité de la desserte est encore aujourd'hui contrastée entre certains centres urbains et une région périphérique à laquelle nous sommes attachés. Vous avez vu que nous avons commencé par investir dans les régions. A la vallée de Joux par exemple, nous allons amener le RER à la demi-heure. Dans la Broie, là aussi, qui n'avait qu'une desserte horaire, nous allons poursuivre nos efforts pour augmenter l'accessibilité de ces régions et continuer de les connecter aux centres urbains. Ces investissements, le canton de Vaud les consent, mais il est important que nous mettions alors en parallèle une stratégie pour faire en sorte que les transports publics soient utilisés. Et utilisés le plus possible, y compris par les personnes qui n'ont pas de transport public dans leur commune. C'est vraiment pour elles que nous investissons ici en matière de stratégies intermodales. Aujourd'hui, nous voulons faire en sorte de favoriser l'interconnexion entre les mobilités, entre la mobilité individuelle et la mobilité collective, mais aussi entre les différentes mobilités collectives. Les parkings d'échange entre les bus et les gares régionaux sont des éléments qui sont fondamentaux si on entend optimiser l'usage des différents modes de transport. Ces hubs de correspondance sont au plus proches du domicile des citoyennes et citoyens. Là encore, le Conseil d'Etat change de stratégie. Nous envisageons au début des parkings d'échange au milieu des agglomérations. Nous avons vu les premiers exemples ici à Lausanne, avec la réalisation du parking d'échanges de Vennes ou de la vallée de la jeunesse. Nous avons aujourd'hui conscience que ce n'est pas cela que nous devons faire. C'est précisément l'accessibilité dans les centres urbains et périurbains qui est compliquée aux heures de pointe. Il faut, au contraire, aller chercher les personnes au plus près de leur lieu d'habitation pour leur éviter de venir saturer la ceinture de l'agglomération aux heures de pointe et d'hyperpointe. Cette stratégie repose principalement, il faut le dire, sur les entreprises de transport et des communes. Le Canton de Vaud a considéré que, parfois, la réalisation des interfaces prend du retard. Ce sont des éléments coûteux et complexes en matière d'aménagement du territoire. M. le député Pierre-Yves Rapaz a raison : il existe des enjeux d'aménagement du territoire. Le Canton de Vaud vient ici en appui aux communes et aux porteurs de projets pour faciliter et favoriser la création de ces interfaces de transports, avec une aide directe de l'ordre de vingt millions de francs.

Il est évidemment question ici de trafic voyageur. Mais, je rassure M. le député Pierre-Yves Rapaz, je rejoins les préoccupations qui sont les siennes. Le transfert modal doit aussi se faire pour les biens et les marchandises. C'est d'ailleurs dans ce sens-là que le Grand Conseil a voté tout récemment notre proposition de venir se doter d'une stratégie marchandise pour que, là encore, nous identifions les meilleurs sites d'implantation de ces points de déversement des marchandises, qui soient au plus près des lieux de production, mais qui soient aussi avec des volumes qui permettent d'atteindre une rentabilité suffisante. Comme vous le savez, le trafic marchandise n'est pas indemnisé pas les pouvoirs publics.

Voilà la raison pour laquelle aujourd'hui il nous semble fondamental de venir apporter cette pierre additionnelle à l'édifice de cette volonté de transfert modal. Là encore, ce n'est pas le tout d'avoir des infrastructures de transport, il faut encore favoriser leur utilisation par les usagers. Ces lieux

d'interconnexion des mobilités doivent être réalisés. C'est la raison pour laquelle nous avons développé cette stratégie cantonale. Merci de la soutenir aujourd'hui.

La discussion est close.

L'entrée en matière est admise avec quelques abstentions.

Le projet de décret est adopté en premier débat.

M. Jean-François Thuillard (UDC), rapporteur : — Au vue des prises de parole, je demande le deuxième débat immédiat.

Le deuxième débat immédiat est admis à la majorité des trois quarts (111 voix contre 3 et 2 abstentions).

Deuxième débat

Le projet de décret est adopté en deuxième débat et définitivement à l'unanimité.

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Valérie Schwaar et consorts pour un plan directeur cantonal du stationnement d'échange et de covoiturage

Décision du Grand Conseil après rapport de la commission

M. Jean-François Thuillard (UDC), rapporteur : — Concernant le rapport du postulat de Mme Valérie Schwaar, Mme la postulante a salué la volonté de mettre en place une vaste étude. Elle reste persuadée que, vu ce qui va être mis en place, une frange importante de la population va être concernée par la nécessité d'avoir à disposition des places pour le covoiturage afin de limiter le dernier tronçon par un seul conducteur. La commission accepte à l'unanimité ce rapport.

Concernant la motion Philippe Martinet, et en l'absence du motionnaire, son remplaçant s'est déclaré satisfait de la réponse du Conseil d'Etat. La commission vous recommande également d'accepter ce rapport à l'unanimité de ces membres présents.

La discussion est ouverte.

Mme Valérie Schwaar (UDC) : — Je souhaite en premier lieu remercier le Conseil d'Etat pour la réponse à mon postulat déposé en 2016. Ce dernier abordait deux points problématiques. Le premier est l'absence quasi totale de stationnement dédié au covoiturage et de la nécessité d'étudier la localisation stratégique pour de telles aires de stationnement. Le covoiturage est aujourd'hui une réalité. Le stationnement des voitures se fait « à la sauvage », en pleine nature ou sur des chemins forestiers, aux abords de champs, mais aussi dans des quartiers d'habitation. Le deuxième concernait la tarification des P+R existants. On se rend compte aujourd'hui que l'utilisation de certains parkings est influencée par le tarif appliqué. Alors que l'objectif visé par les P+R est de réduire les trajets en voiture au profit de ceux effectués en transports publics, une tarification harmonisée permettrait de limiter ce biais.

Je suis satisfaite de lire que l'Etat doit avoir une vision stratégique et globale sur l'entier de territoire, tout en travaillant conjointement avec les communes, pour la traduction dans les faits et procéder aux divers aménagements. C'est en effet l'élément fondamental qui peut garantir le succès de cette politique. Néanmoins, je suis un peu déçue de la frilosité de l'état au sujet du stationnement dédié au covoiturage. Il n'y a pas dans cet EMPD de places dédiées au covoiturage alors que c'est aujourd'hui une réalité et une mesure mise en avant dans la plupart des plans de mobilité, dont l'Etat fait d'ailleurs la promotion. Si je le rejoins sur la nécessité de ne pas inciter les utilisateurs de transports publics à reprendre la voiture — évidemment ! —, je suis persuadée que, si nous voulons encourager les automobilistes qui ne peuvent pas faire autrement, à partager un véhicule sur un bout de trajet, il faut leur faciliter la vie. De plus, le stationnement sauvage, aux abords des champs comme dans le Chablais, ou dans des quartiers habités, au nord de Montreux, ne doit pas demeurer. Il est donc urgent de procéder à cet aspect spécifique de l'étude, qui permettra de quantifier la demande et de localiser les lieux stratégiques. Je vous recommande d'accepter la réponse à mon postulat.

La discussion est close.

Le rapport du Conseil d'Etat est approuvé à l'unanimité.

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion Philippe Martinet et consorts en faveur d'une participation financière cantonale aux programmes de développement des transports publics

Décision du Grand Conseil après rapport de la commission

La discussion n'est pas utilisée.

Le rapport du Conseil d'Etat est approuvé à l'unanimité.

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'500'000.- pour financer la part cantonale pour la réalisation du projet RC 75 Morges – Echichens, mobilité douce, réfection de chaussée et renforcement d'ouvrages (115)

Rapport de la commission

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 24 janvier 2019, à bord du bateau historique « Montreux », Chantier Naval CGN, Avenue de Rhodanie 17, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Alexandre Rydlo était excusé.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, directeur de la division infrastructure (DGMR).

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

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

Madame la Cheffe de Département décrit le projet à la commission. Il s'agit d'un tracé de mobilité douce entre Morges et Echichens. Dans ce projet, une extension était prévue à Monnaz. Or, les propriétaires fonciers se sont opposés à l'extension à Monnaz et ont gagné leur recours au TC. Les autorités ont dès lors décidé de ne pas freiner la réalisation de ce tronçon très attendu, en attendant des temps meilleurs sur le tronçon de Monnaz. Le tronçon Morges-Echichens est roulant, en pente et surtout dangereux pour les piétons et les cyclistes. Il relie le Gymnase de Morges et l'Ecole professionnelle de Marcelin. Cet axe est utilisé par des usagers avec des moyens de mobilité douce. Ce projet entre en résonance avec ce qui est réalisé dans le PALM. Cette mesure ne fait pas partie du PALM, mais elle est en cohérence avec les mesures du PALM. La cohérence avec la stratégie vélo du CE est également garantie. Les principes d'aménagement ont été déterminés en collaboration entre le canton et les communes, car il y a des parts en traversée de localité et des parts hors traversée de localité. Les principes de financement obéissent aussi à cette règle. Le réseau sous-terrain est pris en charge par l'Association intercommunale pour l'Épuration des eaux de la Région Morgienne (ERM), la Romande énergie et Swisscom. Ce projet nécessite des aménagements importants pour réaliser cette sécurisation.

Il est constaté qu'aucun aménagement, ni cycliste, ni piéton, n'est disponible dans le secteur évoqué. La situation n'est pas favorable, avec des sentiers en bord de route qui ne sont pas sécurisés ni éclairés. L'état de la chaussée est dégradé, avec un trafic poids lourds en augmentation dans ce secteur depuis quelques années. Se posent des questions d'entretien et de création d'aménagements de mobilité douce. L'assainissement des murs, qui appartiennent à des tiers privés, sera pris en charge, car ils sont impactés par le projet. L'arrêt de bus sur le carrefour en direction de Monnaz est bucolique, mais il

n'est pas accessible par un trottoir et se situe dans un virage. Il n'est de plus pas conforme à la LHand. Une piste mixte sera réalisée à la montée. A la descente, la différence de vitesse entre les véhicules motorisés et les cyclistes n'est pas suffisante pour créer un aménagement. Le nouveau mur créé sera cofinancé par la commune à hauteur de 25 % pour limiter les emprises et réaliser la piste mixte dans les secteurs où la topographie ne permet pas de travailler en remblai. Le carrefour va être modifié en rajoutant des îlots, des passages piétons, des trottoirs pour accéder aux arrêts de bus. Les arrêts de bus seront déplacés sur la branche du carrefour en direction de Monnaz et seront conforme à la LHand. Le carrefour sera sécurisé pour les transports motorisés, les cyclistes et les piétons.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

La future loi bloque-t-elle les projets routiers votés ces dernières années, notamment au vu de la compensation des terrains agricoles ? Sur la base d'un exemple de la commune de St Légier, où pour éviter la pollution lumineuse, des luminaires vont être déposés, des précisions sur l'éclairage public sont souhaitées.

Pour ce projet, les SDA ne sont pas concernées. Il s'agit soit de terrains privés, soit de vignes, qui ne sont pas des SDA. La DGMR est en contact étroit avec le SDT, et l'emprise n'est pas impossible, mais elle doit être justifiée par un intérêt public prépondérant. La variante choisie doit démontrer qu'elle prend la surface minimale de SDA. Indépendamment de la future loi, une négociation a déjà lieu à chaque fois.

Il est précisé que la problématique a été inversée. Auparavant, un projet était développé, et la question des SDA était traitée à la fin, ce qui ne permettait pas d'être économe. Aujourd'hui, les SDA sont le point de départ de l'avant-projet. Il est dès lors plus facile de trouver des solutions car l'impact est réduit de manière significative.

Un commissaire déclare ses intérêts comme Syndic de Morges, et indique que l'éclairage public est une compétence de la ville de Morges. La ville est concernée et intéressée à ce que ces travaux se fassent. La part de la ville de Morges qui figure dans cet EMPD est celle qui est conventionnée, la ville ayant d'autres investissements sur ce tronçon. Un préavis pour un montant de CHF 2 mio est actuellement sollicité auprès du Conseil communal. Un éclairage public est prévu le long du tracé. C'est un éclairage LED dont l'intensité augmente et diminue, et qui est surtout destiné aux piétons. Techniquement, le passage des voitures ne devrait pas déclencher l'éclairage public. Une discussion a eu lieu en Municipalité concernant la quantité juste de mâts d'éclairage. Ce tronçon dangereux n'est pas sécurisé pour la mobilité douce, avec un trafic en augmentation. Comme la route est en pente, rien n'incite le transfert vers la mobilité douce. Cette réalisation est bienvenue et ce tronçon est un aboutissement sur une pénétrante importante de la ville de Morges. Cette route cantonale en traversée de localité à partir du Gymnase de Morges a fait l'objet d'une grosse rénovation ces dernières années sur 1.2 km à l'intérieur de la ville de Morges. CHF 9.6 mio ont été investis par la ville, subventions non déduites, pour les deux premiers tronçons. Il attend de pouvoir achever le parcours, pour permettre aux piétons et cyclistes de poursuivre leur trajet en toute sécurité. Les travaux ont été longs et pénibles, et les 30 mois de travaux annoncés seront pénibles, mais nécessaires.

Il est précisé que pour ce projet, le maître d'ouvrage est l'Etat de Vaud. Concernant le subventionnement, les communes sont éligibles pour la part cantonale au titre de l'article 56 LRou pour la partie en traversée de localité. La traversée hors localité est uniquement à la charge du canton.

Des précisions concernant les opposants de la commune de Monnaz, qui ont obtenu gain de cause devant les tribunaux, notamment concernant les motifs de leurs oppositions sont demandées.

Les riverains se sont opposés aux aménagements nécessaires à la réalisation des aménagements de mobilité douce. Pour le TC, l'intérêt public n'était pas suffisant pour justifier les emprises sur des terrains privés dont la valeur était significative.

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

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

1.1 Préambule

Comment la DGMR est-elle arrivée à ce tronçon en particulier, et quelle est la planification pour d'autres tronçons, à proximité d'une agglomération, comme par exemple celui entre Ollon et Aigle ? La planification relève-t-elle uniquement du canton, ou le canton est-il réceptif aux demandes des communes ?

La DGMR dispose et maintient à jour une liste de près de 300 projets dans le canton. Ces projets sont priorisés chaque année dans le cadre du processus budgétaire. Un des critères important de priorisation est l'état de la chaussée. L'on saisit l'opportunité des travaux d'entretien de la chaussée pour réaliser ces aménagements. Sur un tronçon neuf, le niveau de priorisation sera plutôt bas afin de rentabiliser l'investissement sur l'entretien.

La première séance concernant ce projet a eu lieu en 2006. Cela fait 13 ans que ce projet est en cours et il s'agit de son aboutissement.

Le canton investit un budget de 80 mio pour les routes cantonales par an. Il ne sert donc à rien de réserver des TCA en bloquant des projets qui seraient mûrs pour y mettre des projets qui ne peuvent se réaliser. Le roulement doit tenir compte de la faisabilité immédiate.

De nombreux projets sont prévus et les voyers effectuent un gros travail avec les communes pour identifier les tronçons problématiques, sous l'angle de l'entretien, de la dangerosité, etc. Ils remontent ensuite les informations au canton, où les demandes sont priorisées. Les communes sont donc un des éléments d'entrée par l'intermédiaire des voyers. Il y a ensuite différents échelons, avec des aménagements possibles au budget ordinaire, ou des projets de plus grande ampleur qui font l'objet d'une demande de crédit.

Il est évoqué un aspect important qui est le fait que les communes doivent être d'accord de financer leur part.

3. Conséquences du projet de décret

L'EMPD 97 voté par le Grand Conseil concernant les mesures en faveur des deux-roues non motorisés est évoqué. Comment se répartissent les subsides ?

Le périmètre de l'EMPD 97 concerne le financement et le subventionnement de tronçons en traversée de localité qui ont déjà bénéficié d'un financement du fonds d'agglomération au niveau fédéral. Le projet du jour concerne uniquement le canton de Vaud et ne fait pas partie de ce financement.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

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

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

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 24 février 2019.

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard

Premier débat

M. Jean-François Thuillard (UDC), rapporteur : — La prochaine demande concerne un trajet de mobilité douce entre Morges et Echichens. L'extension sur Monnaz a été abandonnée suite à de nombreuses oppositions. Les opposants ont gagné un recours au Tribunal cantonal. Cette mesure ne fait pas partie du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), mais est en cohérence avec les mesures de ce dernier. Les principes d'aménagement et de financement ont été déterminés entre le canton et les communes concernées. Il s'agit de la réfection d'un tronçon routier dégradé, de la création d'aménagements de mobilité douce, de réfection de murs, de sécurisation et d'adaptation à la législation d'un arrêt de bus, notamment avec la loi sur les handicapés, et de sécuriser le carrefour pour les transports motorisés, les cyclistes et les piétons. La désormais traditionnelle question sur les surfaces d'assolement (SDA) a été abordée en commission. L'éclairage public, comme les équipements souterrains, ont suscité des demandes de précision. La priorisation des projets de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a également fait débat, comme la répartition des subventions. Finalement, la commission vous recommande d'accepter l'entrée en matière, puis le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de 4,5 millions pour financer la part cantonale dans la réalisation du projet RC 75 Morges - Echichens, mobilité douce, réfection de chaussée et renforcement d'ouvrages.

La discussion sur l'entrée en matière est ouverte.

M. Pierre-Alain Favrod (UDC) : — Sur une longueur de 810 mètres, cette réfection est importante pour la commune de Morges, mais aussi pour l'entrée de la localité d'Echichens. Entre ces deux communes, le canton a sa part de financement de ces 4 millions 500'000 francs. Cette réalisation améliorera de manière significative cet axe routier essentiel pour la région. Le groupe UDC soutiendra ce projet de décret à l'unanimité.

La discussion est close.

L'entrée en matière est admise avec quelques abstentions.

Le projet de décret est adopté en premier débat.

M. Jean-François Thuillard (UDC), rapporteur : — Je demande la tenue d'un deuxième débat immédiat.

Le deuxième débat immédiat est admis à la majorité des trois quarts (103 voix contre 3 et 1 abstention).

Deuxième débat

Le projet de décret est adopté en deuxième débat et définitivement à l'unanimité.

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 2'043'000.- pour financer les études de la RC 254-B-P Vuiteboeuf - Sainte-Croix, 2e étape, sur les communes de Bullet et de Sainte-Croix (111)

Rapport de la majorité de la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 24 janvier 2019, à bord du bateau historique « Montreux », Chantier Naval CGN, Avenue de Rhodanie 17, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre

Volet, Christian van Singer, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Alexandre Rydlo était excusé.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, directeur de la division infrastructure (DGMR).

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

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

Madame la Cheffe de Département évoque un tronçon connu et problématique, très accidentogène, avec 10 accidents par année en moyenne. Cette liaison internationale connaît un trafic important et constitue un point noir identifié nécessitant un investissement ad hoc important, hors du budget prévu pour les points noirs. La situation pousse les usagers à des comportements dangereux, avec une mauvaise visibilité, des rayons de courbure inadaptés, une géométrie variable, une largeur insuffisante pour le croisement des véhicules. S'y ajoutent des dégradations de la chaussée importantes, avec des fissures, des affaissements, des glissières qui ne supportent plus les chocs. Ce tronçon nécessite une intervention lourde pour corriger durablement cette situation. Une analyse de 26 variantes a été conduite pour déterminer l'intervention la plus pertinente sous l'angle de la sécurité et de l'intervention en génie civil. 6 grandes familles de variantes ont permis de déterminer que la réalisation d'un tunnel court est la meilleure en fonction du rapport coût efficacité. Il s'agit d'une demande de crédit d'étude, l'ouvrage n'étant pas encore dans sa phase de réalisation.

L'état de la chaussée, des falaises et des glissières est détaillé. Ce secteur est dangereux, avec des accidents graves, en moyenne un par mois. Concernant les variantes élaborées dans le secteur du Château, le virage de contournement est serré et irrégulier. L'assiette de la route est instable, ce qui provoque une partie des accidents par perte de maîtrise. Parmi les familles de variantes étudiées, l'une d'elle interrogeait la possibilité de résoudre l'accidentologie en se basant sur le tracé actuel avec des moyens financiers raisonnables. Au vu de la topographie, cette possibilité a été mise de côté, la première variante de ce type arrivant en 10^{ème} position sur 26. La seconde famille de variantes proposait un pont, plutôt que de traverser le massif rocheux et de couper le virage à l'aval du Château. Intéressantes au niveau technique, ces variantes sont les plus chères, avec un montant de CHF 17 mio pour le pont, mais ont un impact paysager important, sur la forêt, sur le bruit. Ce pont aurait une pente supérieure à 6 %, qui dans les altitudes et les conditions hivernales données n'est pas favorable en termes de sécurité. Une 3^{ème} famille de variantes concernait des tunnels, avec plusieurs sous-variantes de tunnels, courts ou longs. La variante choisie, courte, d'une longueur de 180 m, a été choisie pour une raison importante. Elle ne nécessite pas d'installations de sécurité particulières, ni de chemin de fuite isolé, ni de niches de sécurité, ni de système d'évacuation des fumées conséquent. Cette solution reste relativement économique pour un tunnel et permet de résoudre le problème d'accidentologie en supprimant les virages dangereux. Un tunnel nécessite nettement moins d'entretien par rapport à un pont (joints de dilatation, intempéries). Les conditions géologiques et géotechniques sont relativement favorables. L'ensemble des variantes a été présenté aux deux communes territorialement concernées, St Croix et Bullet, qui ont pris position par écrit. St Croix a confirmé sa volonté de s'orienter vers un tunnel court. Bullet a laissé le soin à St Croix de se prononcer sur le Château. Bullet a confirmé les deux voies de dépassement alternées, avec une voie de 800 m à la montée et de 400 m à la descente, qui permettent de dépasser un convoi à la descente et à la montée dans des conditions de sécurité favorables. Il est précisé qu'il y a passablement de convois agricoles sur ce tronçon, un trafic touristique et un trafic d'usagers locaux qui vont travailler.

3. DISCUSSION GENERALE

Un investissement de CHF 10 mio sera nécessaire pour construire le tunnel, CHF 20 mio au total. Le rapport entre le nombre de véhicules, soit 5550 vhc/j, et l'investissement est-il pertinent ?

Pour cette question, il n'est pas possible de travailler de cette manière. Il est rappelé l'EMPD qui a permis de financer la route d'accès aux Mosses, dont l'investissement est sans commune mesure avec le nombre de véhicules. De la même manière, le coût de réfection de la cathédrale n'a pas de lien avec

le nombre de paroissiens présents le dimanche. La situation géométrique est compliquée, avec des conditions météorologiques de montagne. L'objectif est d'éviter un secteur dangereux et accidentogène et non de faciliter l'accès. Cette solution doit apporter une correction sur le plan de la sécurité et doit offrir une durabilité de la solution choisie sur une liaison internationale.

Cette route est l'accès principal à St Croix. Une seule autre possibilité passe par Mauborget, sur une route en moins bon état et sur laquelle il y a nettement moins de trafic. Il est rappelé que le canton doit assurer l'accès des communes au reste du territoire selon un commissaire de la région.

Quelle est la limitation de vitesse sur ce tronçon ? Pourquoi ne pas se limiter à refaire la chaussée de ce tronçon accidentogène de manière correcte, voire créer des pistes de dépassement à la montée, et limiter la vitesse à cet endroit ?

Ce tronçon est limité à 80 km/h. Le projet nécessite, outre le tunnel, d'intervenir en raison de la dégradation importante d'une vingtaine de murs de soutènement. Des massifs rocheux dégradés se fissurent et peuvent provoquer des chutes de pierre sur les usagers. L'intervention ne sera de toute façon pas légère. Concernant la question de l'accidentologie, il ne suffit pas de limiter la vitesse. La règle générale concernant les routes cantonales, qui est de 80 km/h, est adaptée en fonction de la situation. A cet endroit, indépendamment de la vitesse, le gabarit ne permet pas le croisement de deux voitures. Il s'agit donc de corriger le gabarit quoi qu'il arrive. Sans tunnel, l'intervention va atteindre un montant de minimum CHF 15 à 16 mio. La solution proposée, avec un coût supplémentaire de CHF 4 à 5 mio pour la collectivité, met à l'abri durablement, indépendamment du comportement individuel. Car même avec une limitation de vitesse, elle n'est pas toujours respectée. C'est le principe des mesures d'interventions effectuées, car la responsabilité va au-delà du comportement humain, en empêchant physiquement que ce soit le cas. Le cas des accidents mortels des ouvriers de la route sur les autoroutes en dépit des limitations de vitesse est cité. Ces accidents sont désormais empêchés par des poteaux, des radars et toute une série d'obstacles physiques. Abaisser la vitesse ne suffira pas.

Le site est situé entre 900 et 1'000 m d'altitude. La chaussée est très utilisée sur cette liaison internationale, avec de nombreuses plaques françaises le matin. Les convois agricoles provoquent souvent de grosses colonnes. Concernant les voies de dépassement à la descente, il est constaté qu'il n'est techniquement possible d'élargir qu'en amont. Contacts pris avec plusieurs habitants des deux communes, ils sont enchantés de ce projet. Le syndic de St Croix s'attend en revanche à une augmentation de la densité du trafic en provenance de Pontarlier.

Le projet est attendu par les syndicats et la région. Il y a effectivement une forte activité transfrontalière dans cette région. Mais la sécurisation du tronçon permettra aussi de préserver les comportements de certains jeunes de la région. Un point noir comme celui-ci nécessite une solution qui n'a pas été traitée à la légère, avec 26 variantes étudiées.

Quel est le coût de la variante sans tunnel, avec réfection de la chaussée ? Un commissaire est toujours d'avis qu'il est possible de limiter la vitesse, même si certains usagers ne respectent pas la loi.

Il est évoqué un montant entre CHF 14 et 15 mio, sans solution durable et sans garantie de respect de la limitation de vitesse. En raison de l'ouverture des marchés publics, la commission n'aura pas plus de détail des postes et des CFC.

On se situe au niveau de l'étude préliminaire. Le coût est un des éléments d'une analyse multicritère du rapport coût-efficacité, qui amène cette variante en 10^{ème} position sur 26.

Parmi les critères d'analyse figurent le coût de construction, le coût d'entretien, l'impact du chantier, l'impact économique sur les usagers, les aspects trafic, sécurité, sécurité des riverains, accès, écoulement du trafic y compris des transports publics, la géométrie routière, l'environnement, les nuisances sonores, l'intégration paysagère, la nature, la faune, la flore, la forêt, l'impact sur l'environnement du chantier, les aspects aménagement du territoire, l'emprise définitive, l'amélioration de l'accessibilité à St Croix, etc. De nombreux critères sont ainsi pris en considération dans l'analyse. Cette 10^{ème} position est loin du podium.

Des précisions concernant l'accès au hameau du Château et le trafic des cyclistes sont souhaitées.

L'accès se fera par le côté nord. La partie sud sera déclassée et remise à la commune. Il est précisé que 20 cyclistes sont dénombrés par jour. Ce ne sont pas des pendulaires ni des écoliers, mais des sportifs. A la descente, au vu de la vitesse, un aménagement n'est pas nécessaire. A la montée, un aménagement serait disproportionné au vu du trafic. Pour la mobilité douce, la question de la création d'un aménagement dans le tunnel ou de l'utilisation du tracé actuel de la route sera intégrée à l'étude, avec les croisements à gérer.

Il est confirmé que le bâtiment situé à la sortie du tunnel est une station-service abandonnée, qui sera rasée. Le terrain est à vendre et le canton souhaite saisir l'opportunité d'acquérir cette parcelle.

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

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

1.4.1 Etude de variantes

Un commissaire n'est pas favorable à ce projet pour les raisons évoquées. Les chiffres de la page 7 de l'EMPD ne correspondent pas à ce qui a été annoncé. Les problèmes et les accidents peuvent être réglés par des investissements lourds par principe, alors que parfois, une limitation de vitesse suffit.

Les points 3 et 4 ne comprennent pas d'investissements dans le secteur du Château.

Il est relevé que dans le cadre de la construction de l'autoroute dans la région de la Broye, les écologistes avaient soutenu la construction de tunnels, qui minimisaient les impacts écologiques, notamment pour la faune. Cette position n'est pas comprise.

1.7 Coûts des travaux et des études prévues pour le Canton

Des précisions au sujet des investigations concernant les matériaux pollués sont demandées.

Il s'agit des HAP et de la station-service.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 12 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 12 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté par 12 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret par 12 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

Froideville, le 24 février 2019.

*Le rapporteur de majorité :
(Signé) Jean-François Thuillard*

Rapport de la minorité de la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 24 janvier 2019, à bord du bateau historique « Montreux », Chantier Naval CGN, Avenue de Rhodanie 17, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Junglaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre

Volet, François Pointet, de M. Jean-François Thuillard, président, et du soussigné Christian van Singer ; M. Alexandre Rydlo était excusé.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, directeur de la division infrastructure (DGMR).

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

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

Le rapport de minorité ne reprendra pas ce point qui figure de façon exhaustive dans le rapport de majorité.

3. DISCUSSION GENERALE

Le rapport de minorité ne reprendra pas en détail la discussion générale, qui figure dans le rapport de majorité, mais se bornera à énumérer les raisons qui ont amené le rapporteur de minorité soussigné dans un premier temps à s'abstenir en commission au moment du vote recommandant au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret, puis aujourd'hui à vous proposer de ne pas entrer en matière, après s'être rendu sur place pour avoir une vision plus précise de la situation.

Les travaux proposés par l'EMPD consistant à réparer la chaussée qui présente des dégradations significatives telles qu'affaissements ou fissurations, à réhabiliter de nombreux murs de soutènement et à sécuriser certaines parois rocheuses entre le lieu-dit du « Grand-Contour » et le lieu-dit « Le Rocher » s'imposent.

Créer des voies de dépassement peut aussi se justifier si réellement de nombreux véhicules lents y circulent.

Mais le percement d'un tunnel sous le hameau du Château de Sainte-Croix ne s'impose pas : la motivation donnée dans l'EMPD est le nombre élevé d'accidents survenant sur ce tronçon. Il a même été dit, et rapporté dans le rapport de majorité, que « à cet endroit, indépendamment de la vitesse, le gabarit ne permet pas le croisement de deux voitures ». On comprend que, si tel était le cas, on soit amenés, vu les études menées avec un nombre de variantes considérable, à approuver la réalisation du projet recommandé.

Les souvenirs des lieux du rapporteur ne concordant pas à l'image qui nous a été présentée, il s'est rendu sur place et a pu constater que le gabarit permet le croisement aisé de 2 voitures. Par ailleurs, la largeur nécessaire pour un croisement normal varie avec la vitesse, les normes VSS le montrent clairement...

Les affirmations du rapport de majorité portant sur ces points sont donc erronées.

En ce qui concerne l'accidentologie des lieux, il serait utile de savoir si les véhicules impliqués roulaient les 2 sur la RC 254-B-P ou si l'un des 2 débouchait de la Villette, ou de la Rue du Castel, les mesures à prendre pour réduire les risques n'étant pas forcément les mêmes dans ces différents cas.

Mais surtout on doit se demander, et c'est la motivation principale de ce rapport de minorité, si une limitation de vitesse à 60 voire 50 km/h sur ce tronçon de moins d'un km ne permettrait pas de réduire les risques et la fréquence des accidents sans dépenser des millions supplémentaires pour un tunnel.

Le caractère accidentogène du lieu est connu depuis des années et avant de proposer ce percement on aurait dû vérifier l'efficacité d'une limitation de vitesse, d'autant plus que rouler à 60 km/h au lieu de 80 km/h sur ce tronçon de 800 mètres ferait perdre 12 secondes $\{t=d/v$ donc pour 80 km/h on a $t_1=d/v_1$ donc temps_1 en secondes $=3600s/h*0,8km/80km/h=36$ secondes et $t_2=d/v_2$ temps_2 en secondes $=3600s/h*0,8km/60km/h=48$ secondes d'où une différence de 12 secondes, pour autant qu'on puisse raisonnablement rouler à 80 km/h avec de tels virages...} de même à 50 Km/h on parcourrait ces 800 mètres en 57,6, on « perdrait » moins de 22 secondes... (si possible techniquement une projection viendra étayer ce qui précède).

N'ayant pas obtenu des précisions exhaustives sur la ventilation des dépenses estimées pour les différentes variantes du projet, on peut néanmoins estimer qu'éviter le percement du tunnel permettrait d'économiser entre 5 et 7 millions de francs, ce qui n'est pas négligeable.

Il faudrait donc limiter la vitesse sur ce tronçon et examiner l'efficacité de la mesure, avant de choisir une des variantes proposées pour assainir ce tronçon de route.

Il convient aussi de relever qu'on ne nous a pas présenté des mesures de bruit excessif auquel seraient soumis les habitants du Château de Sainte-Croix et qui justifieraient une telle dépense, sans compter qu'une réduction des vitesses réduirait aussi les nuisances sonores.

4. NON ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La minorité de la commission recommande au Grand Conseil de ne pas entrer en matière sur ce projet de décret.

La Croix, le 7 avril 2019.

*Le rapporteur de minorité :
(Signé) Christian van Singer*

Premier débat

M. Jean-François Thuillard (UDC), rapporteur de majorité : — L'objet concerne un crédit d'étude sur un tronçon connu pour sa problématique très accidentogène. De nombreuses analyses de variantes ont été effectuées, et l'état de la chaussée, des falaises et des glissières sont très dégradés sur cette route de liaison internationale Sainte-Croix-Vuiteboeuf. Après avoir éliminé la variante avec le tracé actuel, les ponts avec leurs divers impacts notamment hivernal et visuel, la variante avec tunnel a été retenue. Une variante avec tunnel « court » de 180 mètres ne nécessite que peu d'installations particulières — ni de chemins de fuite isolés ni de système conséquent d'évacuation des fumées — mais permet, surtout, de résoudre la problématique accidentologique dans ce secteur. En outre, un tunnel nécessite moins d'entretien qu'un pont et les conditions géologiques sont favorables. Les communes territoriales ont pu se prononcer sur ce projet. Le coût d'utilisation a suscité des discussions au sein de la commission et les différentes variantes présentées ont également fait débat, notamment celle qui consiste en une réfection lourde du tracé actuel en limitant la vitesse aux endroits dangereux et accidentogènes. Des précisions concernant les matériaux dangereux ont également été apportées.

Enfin, la demande de crédit de 2,43 millions de francs pour financer les études de la route Vuiteboeuf-Sainte-Croix sur les communes de Bullet et de Sainte-Croix a été acceptée par la commission par 12 voix et 2 abstentions, le même nombre de voix recommandant l'entrée en matière. Un rapport de minorité a été annoncé ultérieurement à la séance de commission.

M. Christian van Singer (VER), rapporteur de minorité : — Je vais vous expliquer ce qui m'a amené dans un premier temps à m'abstenir sur ce rapport et, dans un second, à vous demander le rejet. La façon dont on nous a présenté le projet et la situation ne correspondait pas à mes souvenirs. C'est pourquoi je me suis rendu sur place ; j'ai examiné la situation — sans toutefois posséder les compétences des services techniques — et réalisé un court document filmé que j'espère pouvoir vous présenter dans le cas d'un deuxième débat. Je suis parvenu à la conclusion qu'avant de réaliser ce tunnel, il s'agissait d'examiner s'il n'était pas possible d'éviter les accidents futurs par deux mesures, en réalisant bien sûr les tronçons de dépassement qui sont prévus dans le projet, mais aussi en limitant la vitesse à cet endroit.

Contrairement à ce qui est dit dans le rapport de majorité, c'est-à-dire qu'indépendamment de la vitesse, le gabarit ne permet par le croisement de deux voitures à cet endroit, cela ne correspond pas à la réalité. D'abord, par temps normal, quand il n'y a pas de neige — et même dans le cas où la neige est déblayée — deux voitures peuvent se croiser aisément ; nous savons, du reste, que la largeur nécessaire pour se croiser normalement dépend de la vitesse. Par conséquent, en réduisant la vitesse — en la portant à 60 km/h, voire 50, au lieu de 80 — les risques seraient limités et le croisement facilité. Une limitation à 60km/h sur ce tronçon de 800 mètres augmenterait la durée de trajet global de 12 secondes, contre 22 secondes pour 50km/h. Par conséquent, avant de décider de creuser ce tunnel qui

entraînerait des coûts ou un supplément de 5 à 7 millions du crédit demandé, il conviendrait d'essayer, pendant un certain temps, par exemple une ou deux saisons, pour voir ce que donne la limitation de vitesse.

Par ailleurs, je suis évidemment favorable aux autres mesures demandées dans ce projet, comme l'assainissement des falaises et de la chaussée, le renforcement des parapets, l'élargissement à trois voies sur les tronçons qui précèdent cet endroit pour permettre un dépassement aisé, ce qui limiterait la volonté de certains de dépasser ou d'adopter des attitudes hasardeuses. Je réalise que ma demande est ultra minoritaire — j'aurais d'ailleurs pu inscrire rapport d'ultra-minorité — car je suis le seul à vous demander de rejeter ce projet, tout en reconnaissant la qualité des études proposées et des variantes étudiées ; mais je considère simplement qu'avant d'engager 5 ou 7 millions supplémentaires, il faut au moins voir si nous ne pouvons pas réduire le potentiel accidentogène en limitant la vitesse.

La discussion sur l'entrée en matière est ouverte.

M. Yvan Pahud (UDC) : — Je déclare mes intérêts comme député du district Jura Nord vaudois et de de la région du Balcon du Jura concernée par la route qui relie Sainte-Croix à Yverdon et qui transporte 5500 véhicules par jour, et dont la largeur de 5,8 m est inférieure aux normes VSS. Ce tronçon comporte plusieurs virages serrés, dont certains sont inadaptés et souffrent d'un manque de visibilité. L'absence de voies de dépassement provoque des comportements dangereux et le profil de la chaussée n'est plus en adéquation avec le trafic susmentionné. La route Yverdon-Sainte-Croix est le cordon ombilical qui relie la région de Sainte-Croix avec le reste du canton. Notre économie, notre tourisme, nos emplois dépendent de cette route et le 90 % des marchandises passent par cette route. Je vous demande donc de soutenir le rapport de majorité et de refuser celui de minorité. J'ai d'ailleurs été quelque peu surpris qu'il existe un rapport de minorité, mais j'espère que cela ne signifie pas qu'on veuille délaissier les milieux campagnards et les villages de notre canton.

M. Stéphane Balet (SOC) : — Au nom de M. Hughes Gander qui ne peut être présent aujourd'hui, ce qu'il regrette, je vais vous donner lecture du texte qu'il m'a remis. « J'aimerais m'adresser à mon distingué collègue auteur du rapport de minorité. S'il est établi que le secteur Château de Sainte-Croix est accidentogène — il y a eu encore deux accidents au mois d'avril, dont l'un s'est terminé avec une voiture sur le toit en contrebas de la route — force est donc de constater qu'avec ce rapport de minorité on frise le dérapage non contrôlé ou la sortie de route !

Il convient de rappeler qu'il s'agit d'un crédit d'étude qui est demandé, mais que ce dernier est déjà précédé par de multiples scénarios établis par les ingénieurs de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Ce sont des professionnels aguerris et c'est faire preuve de peu de respect quant à leurs capacités d'analyse de la situation. Ensuite, vous affirmez que le gabarit permet aisément le croisement de deux voitures. Certes, cela va lorsqu'elles sont bien à leur place et qu'elles ne sont pas surprises par la géométrie du virage, mais cela se complique lorsqu'elles se trouvent en face d'un semi-remorque, chose courante lorsque cela bouchonne à la douane de Vallorbe. Et lorsque deux semi-remorques se croisent à cet endroit, les conducteurs se font — permettez-moi l'expression — « friser les moustaches ».

Vous évoquez la vitesse qui pourrait être limitée à 60km/h, je vous défie d'essayer de passer cette courbe qui se referme sur elle-même à 80km/h. En outre, en hiver, de par sa position dans l'axe des gorges de Covatannaz et son courant thermique, il n'est pas rare de constater un changement de qualité de la neige : poudreuse et relativement adhérente, la neige devient glissante, nous la qualifions là-haut de « savonnette ».

Enfin, nous sommes de la même génération et vous vous souvenez peut-être qu'un député de Sainte-Croix, à la fin des années septante, demandait tout simplement la création d'une nouvelle route depuis le bas de la côte en évitant Vuiteboeuf, avec deux variantes, l'une par l'est et l'autre par l'ouest, débouchant sur la suppression des neuf épingles à cheveux, mais avec une saignée transversale tout au long de la forêt de la Côte au biotope remarquable. Les plans doivent encore hanter les archives de la DGMR. Aujourd'hui, il me semble que les vœux de la population sont plus modestes et qu'il importe — virage politique à bien négocier — de ne pas monter les régions les unes contre les autres et veiller à un certain équilibre dans les investissements étatiques. »

J'ajouterai aux propos de M. Gander que je n'avais saisi, à la lecture du rapport de majorité, qu'interviendrait un rapport de minorité demandant la non-entrée en matière, puisque cette même entrée en matière a été soutenue par 12 voix et 2 abstentions. Je m'étonne donc de cette situation.

La lecture du rapport de minorité laisse penser que la DGMR n'a pas envisagé toutes les options possibles ; pourtant vingt-six variantes ont été étudiées ! Pour ma part, exiger des informations exhaustives s'assimile dangereusement à de la cogestion. La question n'est pas de savoir si la solution technique est appropriée, mais plutôt de savoir s'il est utile d'entreprendre ces travaux pour des raisons de sécurité, des raisons stratégiques ? D'un point de vue économique, pouvons-nous nous le permettre ? Voilà les questions qui se posent plutôt que de s'interroger sur la manière de réaliser les travaux... Nous avons engagé des ingénieurs pour accomplir cette tâche, j'imagine que ces gens sont qualifiés.

Je confesse que j'utilise régulièrement ce tronçon quand les transports publics ne me permettent pas de faire les trajets dans des conditions que je juge acceptables, je parle surtout du temps de trajet que cela peut prendre, selon la destination. Depuis cinq ans, j'ai renoncé à être propriétaire de ma voiture et j'utilise, lorsque j'ai besoin de me déplacer en véhicule, l'option *Mobility*. Je conduis par conséquent moins souvent et donc y suis moins habitué. Je qualifie le tronçon dont on parle d'assez sportif, en particulier en hiver, lorsqu'il y a de la neige. En conclusion, pour des raisons de sécurité, je pense que ces travaux doivent être entrepris. Je vous encourage à accepter l'entrée en matière et le décret.

M. Philippe Vuillemin (PLR) : — Je déclare mes intérêts passés : huit ans à la Commission des routes, dont quatre ans de présidence. Si chaque fois qu'on avait dû partir du principe que l'Etat de Vaud était bourré de fonctionnaires à la pointe des événements, on n'aurait voté — quelques fois sans discernement — aucun des crédits très dispendieux... L'un des principaux scandales, et je mesure mes mots, fut la route Vallorbe-Le Pont. Un premier crédit qui a conduit à construire de très hauts murs parce que — soi-disant — la ligne CFF ne pouvait pas être déplacée. Le dernier crédit fut bien inférieur, parce que brusquement les CFF — beaucoup plus compréhensifs — avaient fait un effort et la construction avait dû finalement être moins haute. Il s'était écoulé à peu près une dizaine d'années entre les deux points de vue, mais sans que les employés de l'Etat aient changé... Ils étaient à la pointe dix ans auparavant et sans doute dix ans après. Il ne faut donc jamais se laisser impressionner par le personnel de l'Etat qui affirme détenir le savoir et qui vous fait comprendre que vous êtes priés d'allonger les deniers ! S'il respecte leur savoir, le député se doit de le vérifier. Bien entendu, à l'époque, la Commission des routes se déplaçait un peu trop souvent et passait une moitié de son temps sur le terrain et l'autre au restaurant ! D'ailleurs, votre serviteur avait quelque peu changé l'affaire ! Il n'empêche qu'il est arrivé une ou deux fois, lorsque nous nous sommes rendus sur place, de comprendre que la situation méritait au moins réflexion et peut-être même un avis défavorable du plénum. Ce qui arriva parfois.

Or, il me semble — mais peut-être médis-je — que l'actuelle commission ne se déplace plus beaucoup sur le terrain, voire plus du tout. Le rapport de minorité de notre collègue van Singer peut rappeler à chacun que, de temps en temps, et suivant le type d'ouvrage, cela vaut la peine de se rendre sur place. Et que cessent ces discours victimaires de la périphérie qui ne voit jamais l'argent du restant du peuple vaudois se pointer chez elle ! C'est vrai qu'avec Vallorbe-Le Pont, le peuple vaudois a fait un énorme effort, comme pour Cheseaux. Par conséquent, je vais soutenir M. van Singer pour envoyer un message à mes chers collègues de ladite commission. La prochaine fois, si cela ne vous dérange pas trop, si vous avez le sentiment que quelque chose cloche, je vous saurai gré de vous déplacer pour aller voir, et, lorsqu'on a bien vu et débattu, on revient plus fort devant le Grand Conseil.

En l'état, des choses, j'avoue que je ne sais plus qui croire. Avec mon expérience, j'avoue que je préfère m'en remettre au rapport de minorité et attendre avec intérêt le deuxième débat. Selon moi, la commission pourrait même se déplacer pour vérifier si elle maintient son opinion du premier débat, cela n'est pas interdit ! A mon sens, on ne soutient pas un projet parce qu'il est lié à une région défavorisée, même si je comprends parfaitement mes collègues du Nord vaudois.

M. François Pointet (V'L) : — On entend souvent des critiques sur cette commission perçue comme une véritable chambre d'enregistrement des projets de la DGMR. Je vous rassure : en commission, les questions sont pointues et les réponses de la DGMR toujours travaillées et fournies. Nous voici dans

une situation pour le moins rare : un rapport de minorité qui émane de la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité. Il est pertinent de se poser des questions, en particulier lorsque la résolution de problèmes ressemble à de nouvelles infrastructures. Néanmoins, d'un point de vue personnel, j'estime que les réponses ont été apportées. La situation accidentogène de ce secteur n'est pas à démontrer ; il faut résoudre le problème. La classification des variantes étudiées me semble raisonnable et même si percer un tunnel n'est jamais une solution agréable, je crains que baisser la vitesse ne règle pas le point noir. Le rapport de minorité a soulevé des questions chez les Vert'libéraux et le déroulement des débats pourrait nous conduire à être divisés. Néanmoins, une grande partie du groupe soutiendra le rapport de majorité.

M. Jérôme Christen (AdC) : — Merci à notre collègue Vuillemin pour sa leçon d'histoire sur la Commission des routes, dont les plus anciens d'entre nous se rappellent les excès. Il a certainement raison de constater que nous sommes probablement tombés dans le penchant inverse, et la commission estime sans doute avoir effectué son travail. Je ne lui jette pas la pierre, mais il serait peut-être adéquat, dans certaines situations, de se rendre sur place, ne serait-ce que pour rassurer ce Parlement, car, aujourd'hui, à la lueur du rapport de M. van Singer, je trouve que les doutes sont légitimes.

Nous ne pouvons pas nous permettre de dépenser des millions sans avoir la certitude que des solutions plus économes et efficaces n'existent pas. Ainsi, je considère que nous ne possédons pas tous les éléments nous permettant de prendre la bonne décision et j'abonde dans le sens de mon collègue Vuillemin.

Par ailleurs, je suis toujours surpris d'entendre des justifications de sortie de route par une chaussée inadaptée, des aléas climatiques, plutôt que par une conduite inappropriée. C'est une déresponsabilisation difficilement défendable, déresponsabilisation contre laquelle les rangs de la droite de ce parlement ont souvent l'habitude de nous mettre en garde — pas toujours à juste titre d'ailleurs. Si le rôle de la collectivité publique est effectivement de diminuer le caractère accidentogène de certains tronçons, il s'agit aussi d'y remédier en prévoyant des limitations de vitesse. Ces deux questions doivent être posées et je vous propose de suivre la proposition de mon collègue Vuillemin.

M. Pierre Dessemontet (SOC) : — En défense de la commission dont je suis membre, nous ne nous sommes, en effet, pas rendus, en tant que commission, sur le terrain pour aller examiner cet objet. Nous empruntons souvent ce tronçon — sans doute moins que nos collègues du Balcon du Jura — mais certainement beaucoup plus souvent que la plupart d'entre vous et il ne fait aucun doute que ce secteur s'avère objectivement dangereux : un endroit traître, mauvais, a fortiori souvent dans le brouillard ou enneigé.

Il s'agit de la route qui relie Sainte-Croix — l'une des communes les plus périphériques de notre canton — au reste du canton ; une route qui comportait dans l'histoire plusieurs points noirs, pas uniquement dans la côte, mais également dans le bas, notamment un tronçon situé entre Champvent et Peney qui était également très accidentogène. Sauf erreur, lors de la dernière législature, ce secteur restait un point noir.

Comme député du Nord vaudois, je ne me pose pas la question de savoir s'il s'agit d'un projet de confort ou qui touche un point sensible. D'ailleurs, je n'ai entendu aucun collègue du district, qui effectivement empruntent ce tronçon, donner du crédit à l'idée que creuser un tunnel à cet endroit-là équivaldrait à quelque chose d'un peu paresseux.

Fort de ces éléments, cela ne fait pas un pli qu'il faut, pour des raisons de sécurité publique et de liaison d'une des communes les plus périphériques du canton, accepter ce projet. Comme l'a dit M. Vuillemin, c'est la première fois que nous avons un rapport de minorité de la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité. J'observe simplement qu'il touche un tronçon extrêmement périphérique, alors qu'il n'est fait état d'aucun rapport de minorité sur d'autres très nombreux tronçons, notamment ceux qui occupent la mise à niveau des infrastructures de l'Arc lémanique. En termes de solidarité entre les régions du canton cet élément mérite d'être relevé.

M. Patrick Simonin (PLR) : — Je me permets d'abonder dans le sens d'une entrée en matière, comme le propose le rapport de majorité. En premier lieu, il s'agit de sécurité : l'objectif consiste à

éviter un secteur dangereux et accidentogène — on parle d'un accident par mois — et non de faciliter l'accès routier. Le rapporteur de minorité, dans son commentaire par rapport aux gabarits de la route, ne semble pas tenir compte d'un convoi routier, voire agricole. En outre, le tunnel est moins onéreux à entretenir à long terme. Par ailleurs, il est question de territorialité. En effet, il s'agit peut-être du projet du siècle pour le Balcon du Jura, mais chaque année nous votons un chantier du siècle pour une région distincte et chaque région a ses spécificités et ses besoins. La question ne peut se résumer à : « Est-ce que cela vaut la peine de faire quelque chose pour 5550 véhicules par jour ? » Je vous remercie d'entrer en matière pour le souhait d'une région dont les volontés ont été clairement exprimées, tout comme je vous remercie de suivre le rapport de majorité.

M. Jean-Michel Dolivo (EP) : — Notre groupe va soutenir le rapport de minorité, car nous considérons que la perspective d'un tunnel ne constitue pas la réponse adaptée aux problèmes indéniables posés, liés à la situation géographique et aux problèmes de vitesse ou de potentielles pertes de contrôle des véhicules — ces dernières ayant peut-être davantage tendance à exister sur un tronçon de ce type que sur une route droite qui ne présente pas de déclivité particulière.

S'il ne s'agit pas d'un projet de confort, il n'est néanmoins pas conforme à la perspective que nous devons adopter aujourd'hui, c'est-à-dire non pas celle de développer les infrastructures et les installations de ce type, mais de voir comment, d'une part, limiter les risques en termes d'accident et, d'autre part, de trouver des solutions conformes à un projet limitant les transports privés et de faire en sorte que ces derniers ne coûtent pas trop cher aux collectivités publiques. Selon nous, il existe d'autres possibilités pour aborder la question de l'amélioration des conditions de circulation sur ce tronçon, notamment la limitation de vitesse. Peut-être existe-t-il encore d'autres solutions qui mériteraient d'être envisagées. Ce tunnel nous paraît véritablement aller à contresens de ce que doivent être les investissements, aujourd'hui, en matière routière et ce, dans les régions périphériques, mais aussi dans les centres ou les agglomérations. Il n'y a nulle fausse compétition à mettre en œuvre face à un changement de cap nécessaire relativement aux infrastructures et aux investissements consentis.

Mme Carole Schelker (PLR) : — Je ne reviens pas sur l'ensemble des arguments évoqués, mais relève la fréquence de presque un accident par mois, ainsi qu'une assiette de routes instable, une situation géométrique qui n'est pas viable, des conditions de météo de montagne ; tout cela sur une liaison internationale. L'analyse multicritères confirme qu'il y a lieu d'enterrer cette route à cet endroit-là ; ce n'est pas un mystère que la variante de surface n'arrive qu'en dixième place sur les vingt-six versions proposées.

J'aimerais rappeler que, parmi les critères choisis, si la sécurité est prioritaire, d'autres critères environnementaux, nature, forêt ou liaisons biologiques — des critères auxquels, je crois, monsieur le rapporteur de minorité, vous êtes sensible — ont été pris en compte. J'aimerais rappeler que sur certains tronçons autoroutiers, notamment en rive sud du lac de Neuchâtel, les milieux écologistes ont beaucoup insisté, à juste titre, pour que ce tronçon soit mis en souterrain, malgré les problèmes hydrogéologiques que cela a pu causer. Si je ne condamne pas du tout ce choix, je considère qu'au niveau de l'environnement, réhabiliter un couloir à faune et enterrer cette portion de route représentent un grand avantage.

Mme Valérie Induni (SOC) : — Certains aspects des propos entendus m'ont un peu effarée. La maîtrise du véhicule par le conducteur comme l'inutilité de sécuriser une route me semblent des arguments un peu courts. Les questions de sécurité incombent véritablement à l'Etat et aux autorités publiques. Bien entendu, l'automobiliste est censé conduire le mieux possible, mais il prévaut une obligation de l'Etat de posséder un réseau routier qui ne soit pas accidentogène. On ne parle pas, ou peu, du coût important des accidents tant financier que moral. Il ne s'agit pas non plus d'opposer infrastructures routières et transports publics, nous avons d'ailleurs, tout à l'heure, adopté un projet de loi de politique publique qui n'oppose plus ces deux moyens de déplacement, mais qui les rend complémentaires, faisant en sorte que le plus vite possible, les gens puissent prendre les transports publics. Néanmoins, ne nous voilons pas la face, nous savons très bien que certaines routes sont fort utilisées, qu'elles le seront encore pendant longtemps. Pour toutes ces raisons, il s'avère nécessaire d'adopter le présent crédit d'étude.

Mme Sabine Glauser Krug (VER) : — Comme habitante du Nord vaudois ayant vécu à Vuiteboeuf, je me suis souvent rendue à Sainte-Croix, il me semble donc judicieux de m'exprimer. Au cours du débat, mon opinion a passablement évolué ; sans vouloir nier la dangerosité d'un tronçon que j'ai maintes fois emprunté et qui m'a souvent fait me sentir mal à l'aise, j'ai souvent imaginé qu'abaisser la limitation de vitesse serait une bonne solution, plutôt que de modifier les lieux. Même s'il semble important de sécuriser la zone la création d'un tunnel me paraît fort étonnante.

Refuser l'entrée en matière ne me paraît pas opportun, car cela n'amènerait pas davantage de sécurité à cette zone. Par contre j'apprécierais vraiment que le deuxième débat immédiat ne soit pas demandé, car il me semble que nous avons tendance, de façon générale, à y passer trop rapidement.

M. Alexandre Rydlo (SOC) : — J'aimerais revenir sur deux éléments ; le premier concerne les attaques contre la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité dont je fais partie depuis sept ans. Le travail de cette commission est à la lumière des capacités des gens, de leurs capacités, des questions et des réponses apportées. En sept ans, il me semble que nous avons posé un certain nombre de questions pertinentes, peut-être certaines moins que d'autres, mais cela fait partie du travail de politicien de milice. Les réponses apportées ont toujours été circonstanciées.

Sur la question des visites de chantier ou de reconnaissance de terrain, nous pouvons légitimement nous demander si, au sein de la commission, nous possédons réellement les compétences pour évaluer, en toute objectivité, un travail d'ingénieur et le texte technique y afférent. En toute objectivité et honnêteté, je suis tenté de répondre par la négative, en tous les cas pour une large partie. Dans le cadre d'un projet de décret, il s'agit de s'interroger sur les faits que nous pouvons observer d'un point de vue purement objectif, sur la base qui nous est fournie, de pouvoir l'analyser aussi sous un angle politique. Dans le cas présent, devons-nous répondre aux besoins de la population par rapport à un problème sécuritaire d'un tronçon routier ? La construction ou le creusement d'un tunnel constitue l'une de ces réponses.

On peut avoir le sentiment d'être tous, un peu, spécialistes en tunnels, en bitume, en variantes routières, en matière de circulation ; je considère qu'il est important de demeurer pragmatique, de garder les pieds sur terre. Nous pouvons observer la proposition qui nous est faite d'un œil critique, nous demander si elle répond absolument à tous les paramètres que nous aurions pris en considération. En l'état, le travail présenté par les ingénieurs de la DGMR est de qualité, même s'il est vrai qu'en considérant certains projets du passé, nous pouvons nous poser la question de leur opportunité. Toujours est-il que, dans le cas présent et pour ce projet de décret, la réponse proposée est circonstanciée, et que toute visite de chantier de la part de cette commission aurait été inutile, d'une part, parce que de chantier il n'en est point à cet endroit-là, et, ensuite, parce que nous ne possédons pas les compétences réelles pour pouvoir analyser ce qui nous est présenté. Je vous invite donc à accepter ce projet de décret et à éviter de mener encore cinq heures superflues de débat, qui n'amèneront pas de solution pour sécuriser davantage ce tronçon.

M. Pierre-Alain Favrod (UDC) : — Vous avez peut-être en partie raison, monsieur van Singer, dès que survient un problème accidentogène sur un réseau, on limite la vitesse et tout est réglé. Peut-être, sur nos autoroutes, pourrions-nous limiter la vitesse à 60km/h ? Cela diminuerait grandement les accidents ! Toujours plus de véhicules et de charges transportées dégradent les chaussées sous-dimensionnées, comme c'est le cas dans ce secteur qui ne respecte pas les normes VSS. D'autres solutions qui vous déplaisent ont été trouvées. Pour rappel, le remplacement de revêtement usé par un revêtement en bon état réduit de 2 à 5 dB la charge sonore et ceci correspond à une réduction sonore de 50 % pour les riverains proches de l'axe routier. J'en viens donc aux mêmes conclusions que mon collègue Pahud ; le groupe UDC soutiendra à l'unanimité le rapport de majorité. Enfin, pour M. Vuillemin, nous soutenons aussi les régions périphériques !

M. Vassilis Venizelos (VER) : — Vous aurez aisément compris que le groupe des Verts est partagé quant à ce crédit. Notre groupe souhaite effectivement que la dimension climatique soit mieux prise en compte dans la planification de la rénovation du réseau routier et il s'agit malheureusement d'un projet lié au Nord vaudois qui est victime de cette analyse. A titre personnel, je voterai le crédit, car je pense, en effet, que cet investissement est nécessaire.

Si le groupe des Verts était partagé en commission, ce rapport de minorité doit venir appuyer le discours tenu tout à l'heure sur la nécessité de mieux intégrer la dimension climatique dans la planification de la rénovation du réseau routier. Nous nous trouvons sur un tronçon particulièrement dangereux et si une réflexion sur la vitesse peut être menée, à titre personnel, des rénovations me semblent nécessaires. Toutefois, cela ne doit pas nous épargner une réflexion plus globale sur l'ensemble de ces investissements.

M. Yvan Pahud (UDC) : — Je regrette, lorsqu'il s'agit de voter des crédits pour assurer la liaison d'une population — qui habite en périphérie et qui en est dépendante économiquement, qui assure des emplois et qui assure surtout la sécurité de cette population — autant de discussions existent. Celles et ceux qui soutiennent le rapport de minorité se basent finalement sur la fine expertise et les souvenirs de notre collègue van Singer. Non seulement les services de la DGMR nous ont soumis un projet cohérent, mais les communes du Balcon du Jura, la commune de Sainte-Croix et la commune de Bulle ont participé à l'élaboration de ce projet, en sont partie intégrante. Je vous remercie de soutenir le rapport de majorité afin d'assurer à la population du Balcon du Jura des emplois et une économie.

M. Philippe Vuillemin (PLR) : — Vous me voyez désolé, mais on ne me convainc pas avec des phrases... Je suis prêt, néanmoins, à me laisser convaincre par le rapport de majorité ; alors, je ferai l'effort de me rendre sur place, et même si M. Rydlo pense que nous souffrons d'incompétence, nous le sommes tous dans la plupart des domaines qu'on nous propose, sauf ceux qui ont trait à notre formation professionnelle. En tant que député du Grand Conseil vaudois, on peut essayer d'obtenir quelques compétences sur certains sujets ou alors il faut bâcher, rester à la maison et s'occuper à autre chose.

Lors de mon entrée à la Commission des routes, on m'a dit : « Vuillemin, en quoi est-ce qu'on docteur peut s'occuper des routes ? » Ce à quoi j'ai répondu : « Je ramasse les blessés... alors, je connais bien le macadam... ! » (*Rires.*) On m'a dit : « C'est juste, on ne peut te dire le contraire ! » Je suis très intéressé par les propos à venir de Mme la conseillère d'Etat. Il s'agit d'un crédit d'étude ; à la fin du crédit, l'honnêteté prévaudra. Alors, il s'agira de décider, loyalement, si l'on s'arrête au crédit d'étude ou pas, mais il ne faut surtout pas que le crédit de financement intervienne automatiquement. Dans le cas contraire, il faut directement passer au crédit de financement, comme M. le conseiller d'Etat Maillard nous l'a plusieurs fois proposé pour des investissements en santé publique.

Enfin, j'ai rarement vu un tunnel qui ne coûtait pas cher, parce qu'il y a toujours des surprises à la clé et même si le Jura est une vieille pierre, on ignore ce qu'il y a sous la surface. Par conséquent, si le crédit d'étude doit être accepté par le Grand Conseil, il doit vraiment nous permettre de nous forger un avis. Fort de cet avis, s'il est positif, je me ferai un plaisir de soutenir les régions périphériques, et dans le cas contraire, je ne les soutiendrai pas. Telle est notre tâche !

M. Christian van Singer (VER), rapporteur de minorité : — Loin de moi l'idée de défavoriser une région, qui plus est, périphérique. Je tiens à répéter que les autres mesures proposées par ce crédit, c'est-à-dire les 3 voies avant le tronçon considéré, l'amélioration de la chaussée, des parapets, des parois rocheuses, ne sont nullement remises en question. Ensuite, je tiens à relever la qualité des propositions. Le fait que la variante de limitation de vitesse n'ait pas été étudiée m'amène à vous présenter ce rapport de minorité. A mon sens, si un lieu est accidentogène, comme les statistiques nous le montrent, alors il faut commencer par cette mesure. Entre aujourd'hui et le moment où l'on votera un crédit définitif de réalisation, j'aimerais qu'on mette en place des limitations, ce que la conseillère d'Etat a exclu. J'aimerais que, par votre vote, vous disiez clairement que si un endroit s'avère dangereux, il faut commencer par limiter la vitesse et non creuser un tunnel.

Je tiens à relever, relativement à la volonté unanime de la région, et à ce que j'ai pu lire dans le rapport, que le syndic de Sainte-Croix s'était prononcé en défaveur de cette réalisation, en arguant que cela ne ferait qu'augmenter le transit des frontaliers — en tous les cas, c'est ce que j'imagine — à travers Sainte-Croix. Enfin, je me demande bien où il y aurait un couloir à faune à travers le hameau de Sainte-Croix.

M. Julien Cuérel (UDC) : — J'ai une question à adresser à M. van Singer et à Mme la conseillère d'Etat, car ce qui est remis en cause concerne uniquement le tracé comportant les deux virages. Je précise que j'habite à Baulmes, commune limitrophe de Sainte-Croix et que j'emprunte cette route. Je

doute qu'une limitation de vitesse à 60km/h soit judicieuse... Monsieur van Singer, les automobilistes qui empruntent ces deux contours roulent déjà entre 40 et 60 km/h ! Des contrôles ont-ils été faits ? Connaissez-vous la vitesse à laquelle les gens roulent sur ce secteur ?

M. Jean-Marc Genton (PLR) : — Enfin, un projet quelque peu ambitieux qui améliorera la sécurité et surtout la fluidité du trafic, car personnellement, comme pompier professionnel, je sais ce que cela signifie de ramasser des blessés sur les lieux des accidents. Diminuer la vitesse est toujours plus facile à demander sur un tronçon qu'on n'emprunte jamais ou très rarement. Accordons notre confiance à la majorité de la commission qui a étudié ce projet de décret et qui l'a accepté par 12 voix et 2 abstentions.

M. Yvan Pahud (UDC) : — Je me dois d'intervenir, car M. van Singer a cité le syndic de Sainte-Croix en disant que ce dernier n'avait pas soutenu la variante tunnel. Je viens de parler à ce dernier au téléphone et j'ignore, monsieur van Singer, d'où vous tenez cette information, en tout cas cela ne figure pas dans le rapport.

M. Christian van Singer (VER), rapporteur de minorité : — Les accidents n'ont pas seulement lieu dans les virages, mais aussi sur des tronçons droits : d'où ma proposition de limitation de vitesse. Quant aux propos du syndic, cela figure dans le projet de décret et je vous renvoie à sa lecture.

M. Patrick Simonin (PLR) : — Pour répondre aux deux préopinants, le syndic de Sainte-Croix a déclaré que, bien que favorable au projet, il s'attend à une augmentation de la densité du trafic en provenance de Pontarlier. Lorsqu'on considère tous les chiffres qui nous ont expliqué comment la vitesse était calculée sur un tronçon, on peut estimer qu'un tunnel permettrait de gagner 8 à 10 secondes. Tout le monde est apte de juger si cela suffira à faire changer de route tous les frontaliers.

M. Pierre Volet (PLR) : — Etant donné que la Commission des infrastructures a été un peu attaquée, je précise que la DGMR nous fournit constamment des études approfondies accompagnées d'explications et que toutes les questions que nous posons — et elles sont nombreuses — obtiennent toujours des réponses. Avant de voter, j'aimerais que vous puissiez consulter le rapport, pour constater que vingt-six variantes ont été étudiées dont six ont retenu l'attention de la DGMR. Elles furent chiffrées, la première à 21, 5 millions, la deuxième à 24, 6 millions, la troisième à 9, 5 millions, une autre à 12,6, la variante 9 à 26, 5 et la variante comprenant le tunnel court ou long à 20,2 millions. A l'observation du plan vu d'avion et de la route en lacet complet autour du quartier, j'estime que si j'habitais là-bas, je serais drôlement heureux d'avoir un tunnel qui diminuerait le bruit et améliorerait la qualité de vie. Par conséquent, il faut aller de l'avant et soutenir ce projet.

M. Christian van Singer (VER), rapporteur de minorité : — Les maisons se trouvent en haut d'une falaise, le plan vu d'avion ne rend pas tout à fait compte de la topographie, si les courbes ne sont pas visibles. Le bruit ne me paraît donc pas être l'argument clé dans ce débat.

M. Jean-François Thuillard (PLR), rapporteur de majorité : — Certains commissaires ont précédé mes propos, mais je tiens à rappeler que la commission, souvent critiquée pour tout avaliser, mais néanmoins très bien renseignée par les collaborateurs de la DGRM pourrait se déplacer sur l'ensemble du territoire vaudois. La commission est composée de députés habitant sur l'ensemble du territoire et chaque commissaire est libre, pour chaque objet, de se rendre sur place pour se faire une idée du projet et, ensuite, de rapporter ses propos en commission. Je tiens à préciser que les exécutifs des communes territoriales concernées ont été consultés. J'aimerais rappeler les conclusions de la majorité de la commission pour ce crédit d'étude : 12 voix favorables et 2 abstentions.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat : — Je ne crois pas que M. van Singer ait souhaité remettre en question le travail de la commission. Je demandais tout à l'heure à mon collègue Pierre-Yves Maillard, depuis quinze ans à la tête de la Commission thématique de la santé publique, combien d'objets celle-ci avait refusés. La réponse est simple : zéro ! C'est bien la preuve que le travail effectué par les commissions consultatives est tout en granularité, un travail de compréhension technique permis grâce à la qualité des documents fournis par les services de l'Etat ; je relève que c'est à près identique pour la Commission des finances ou pour d'autres, pour toutes celles qui requièrent un travail en profondeur et non pas de posture politique. C'est exactement ce à quoi je vous invite.

Pour commencer, j'aimerais tordre le cou à deux affirmations de M. van Singer, d'abord celle qui voudrait que M. Franklin Thévenaz ne soutienne pas ce projet. Je suis obligée de vous contredire. Il le soutient, tout comme l'ensemble des syndics et municipaux élus de la région qui connaissent bien la situation de cette route de Vuiteboeuf-Sainte Croix et plus précisément des deux lacets autour du site dit du Château. Tous les accidents ont précisément lieu dans ce secteur. Nous avons fourni à la commission un document qui comprend la localisation et les motifs précis des accidents, parfois graves, qui ont lieu chaque mois sur ces deux lacets, bien qu'il vous suffise de lire les titres de nos journaux préférés pour réaliser que parfois surviennent des accidents très graves avec des collisions frontales. J'aimerais ajouter que nous ne traitons pas ce genre de point noir à la légère et que nous n'avons pas exclu d'emblée, par posture, la question de la simple limitation de vitesse. Cette dernière ne suffit pas en tant que telle, vous le savez aussi bien que moi.

Permettez-moi une parenthèse et un détour sur la question des autoroutes. Dans les zones de chantier aux abords des autoroutes, nous avons aussi, pour protéger les ouvriers de la route et ceux de la DGMR, limité la vitesse : cela n'a pas empêché des morts, parce qu'il ne suffit pas de décréter un abaissement de la vitesse pour que celui-ci soit automatiquement respecté par l'automobiliste. Aux abords des chantiers d'autoroute, nous avons poursuivi le même but, à savoir protéger les automobilistes d'eux-mêmes et essayer d'entraver par des éléments physiques ou infrastructurels le dépassement de la limitation de vitesse. Par ailleurs, cette question est problématique pour un motif également différent : il s'agit — et Mme Schelker l'a parfaitement exprimé — d'une route internationale avec un trafic important de poids lourds — 100 par jour — et si nous entendons limiter la vitesse — et empêcher ces quelque dix accidents par année — alors il faut également recourir à des éléments d'entrave physique. Il n'y a pas mille manières de faire : on peut procéder par des aménagements de type réduction de la largeur des voies ou par la pose de chicanes ou de gendarmes couchés — ce que nous faisons dans les centres-ville, dans les zones limitées à 30km/h par exemple — pour que l'automobiliste puisse réellement respecter la limitation de vitesse.

Il s'agit ici d'une route internationale de liaison qui implique un fort trafic de poids lourd avec de nombreux convois agricoles et qui nécessite très souvent des interventions de déneigement. C'est une région à épisodes neigeux très importants, raison pour laquelle ces limitations et ces entraves se marient assez mal avec l'utilisation de la route, vous en conviendrez. En outre, les rayons de courbure de la route — sans trop entrer dans la technique routière — sont tellement importants, qu'il faudrait pouvoir réduire la vitesse à moins de 40km/h pour pouvoir s'assurer que les virages puissent se prendre en respectant les objectifs de sécurité. Vous comprendrez que cet objectif est difficilement atteignable.

Avec beaucoup de sérieux, nous avons procédé à une analyse des variantes possibles et vingt-six mesures ont été examinées qui comportent des rapports coûts/efficacité — la première appréciation à laquelle nous nous livrons avant de vous proposer des solutions. Nous avons essayé d'analyser ces variantes à l'aune d'un certain nombre d'autres critères avant de retenir la meilleure ; ainsi, le coût, la sécurité, l'impact sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire sont autant de critères qui ont été observés.

Notre rôle n'est pas de répondre à la question de M. Vuillemin dans l'octroi du crédit de réalisation de cet ouvrage. Nous sommes aujourd'hui à un stade préliminaire, précisément au moment de la demande d'un crédit d'étude pour que nous puissions affiner notre connaissance et que nous puissions, cas échéant, réformer notre vision, tout en allant de l'avant dans la résolution de la problématique, cette dernière n'étant pas uniquement sécuritaire.

J'aimerais rappeler un argument qui a peut-être été peu cité, à l'exception de Mme Schelker, et qui tend à ce que le plus gros de la dépense — et je m'exprime à titre prévisionnel — vise à rénover vingt murs de soutènement, et ce dans une région de montagne, parce qu'ils présentent un état de dégradation préjudiciable à leur pérennité : des jointages sont déficients, d'importantes déformations de la route ainsi que des effondrements partiels sont à déplorer. Nous n'affrontons pas seulement un problème de sécurité des utilisateurs en tant que conducteurs, nous sommes face à une problématique de la dégradation de la structure de la chaussée. En outre, nous sommes confrontés à une forte dégradation des bordures qui ne permettent plus aux glissières de sécurité de supporter d'éventuels

chocs. Je vous laisse imaginer ce qui adviendrait d'une collision avec le déportement d'une voiture avec une glissière de sécurité qui ne serait pas en mesure de supporter et de prévenir la chute du véhicule dans le ravin.

Par ailleurs, des massifs rocheux situés en amont de la route, qui présentent aujourd'hui des risques de fracturation avérés, doivent également être sécurisés, car ils peuvent conduire à des chutes de blocs de pierre. L'ensemble de ces travaux va nécessiter un investissement de l'ordre d'une quinzaine de millions. Quant au surcoût, deux variantes principales ont été étudiées, soit la réalisation d'un pont, d'un tunnel ou des élargissements de route. Ces éléments ne constituent qu'un cinquième de la dépense prévisionnelle. Si vous avez exprimé des doutes, je n'ai pas entendu un seul d'entre vous remettre en question la nécessité de sécuriser l'infrastructure routière qui présente aujourd'hui des dégradations et des risques très importants pour ses usagers et je n'ai pas non plus entendu que vous ayez remis en question la nécessité de préserver cette route des accidents, potentiellement graves, qui pourraient survenir, et je vous prie de croire que ce n'est pas une vue de l'esprit considérant le fait qu'ils surviennent chaque mois.

Par conséquent, je vous demande d'accepter ce crédit d'étude, de donner la possibilité à la DGMR de pouvoir présenter l'ensemble de la documentation et des variantes examinées à la Commission des infrastructures pour que nous puissions ensuite vous proposer la meilleure variante et que, dans un deuxième temps, vous soyez en mesure de vous prononcer sur un crédit d'ouvrage en ayant à l'esprit l'ensemble des éléments documentés, chiffrés, chose que nous sommes aujourd'hui dans l'incapacité de faire. Mme Induni l'a rappelé, les coûts d'un accident sont nombreux, principalement d'ordre émotionnel ou humain. Enfin — et j'espère que mon collègue Broulis ne m'en voudra pas — il y a un impact financier additionnel : en raccourcissant la distance entre Sainte-Croix et Lausanne, il y aura peut-être un petit impact fiscal ! (*Rires*).

M. Christian van Singer, rapporteur de minorité : — Un argument pourrait me convaincre, mais que je n'ai pas entendu dans vos propos : seriez-vous d'accord, entre deux, de mettre en place une limitation de vitesse à 50km/h, avec radar si nécessaire ? Cela nous permettrait, lors de l'examen du crédit de financement, de savoir si ce qui a été avancé est correct ou pas. Madame la conseillère d'Etat, votre approbation échéant, je voterai et inviterai l'assemblée à accepter ce crédit.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat : — Je ne puis prendre ce genre d'engagement ainsi, monsieur van Singer, car l'ordonnance fédérale et son article 108 m'empêchent de le décréter d'un coup de crayon, à cette tribune. Toutefois, je peux prendre l'engagement, avec mes services, d'évaluer la pertinence, conformément à l'article 108, de savoir si dans l'intervalle ce type de mesures incitant les automobilistes à réduire la vitesse peut être pris. Nous l'avons fait aux abords des autoroutes et nous avons constaté que malheureusement cela n'était pas pertinent, puisqu'à peine avions-nous pris cette mesure que nous étions déjà confrontés à un accident mortel. Je prends donc l'engagement d'évaluer la pertinence de ce type de mesures en attendant de trouver des solutions durables qui nous permettent de procéder à la correction de l'infrastructure routière.

La discussion est close.

L'entrée en matière est admise par 105 voix contre 12 et 11 abstentions.

Le projet de décret est adopté en premier débat avec quelques avis contraires et abstentions.

Le deuxième débat interviendra ultérieurement.

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 17'275'000.- pour financer des subventions aux communes portant sur les mesures en faveur des deux-roues non motorisés des projets d'agglomération et pour renforcer l'activité du Guichet cantonal vélo (97)

Rapport de la Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 1^{er} novembre 2018 à la Salle du Bulletin, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Frederico Molina, chef de la division planification (DGMR), M. Fabian Schwab, responsable du guichet vélo (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, assisté de M. Caryl Giovannini, ont établi les notes de séances.

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

Cet EMPD s'inscrit dans le cadre de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP). La logique poursuivie par le premier volet de l'EMPD est d'appuyer les communes ayant présenté un projet d'agglomération et qui ont obtenu un financement fédéral, lequel se voit renforcé par un financement cantonal. Celui-ci prévoit d'appuyer la création de pistes cyclables ou de franchissements. Le financement cantonal se montera à 15% supplémentaire pour les pistes cyclables et à 20% en ce qui concerne les franchissements.

Ensuite, le second volet concerne la promotion de la transition vers des formes de mobilité alternative. L'Etat vise à appuyer les communes dans les stratégies de telles promotions.

Enfin, un nouveau paramètre intervient dans cette présente demande de crédit d'investissement : il s'agit du renforcement du guichet vélo. En effet, le Responsable du guichet vélo, consacre seulement 20% de son temps à accompagner le canton et les communes dans leurs projets de réalisation d'infrastructures de mobilité douce. Ce taux d'activité n'est pas suffisant, puisque le projet est actuellement en phase de réalisation, les communes devant obtenir des réponses à leurs questions. De ce fait, le canton et les communes doivent travailler de manière coordonnée pour faciliter la mise en réseau et la continuité du projet. Ainsi, le Conseil d'Etat souhaite engager un auxiliaire à contrat à durée déterminée – sur 5 ans – pour renforcer le guichet vélo.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Les communes qui peuvent toucher de tels subsides sont-elles celles dont les agglomérations sont reconnues par la Confédération ? De plus, Rive Lac et la Broye pourront-elles dans le futur bénéficier de tels subsides ? La Riviera constitue un bassin important de population, dans lequel vivent 80'000 personnes.

La région Rive Lac n'est pas encore reconnue par la Confédération comme étant une véritable agglomération. La Broye, quant à elle, n'a pas de projet d'agglomération. L'article 29a, alinéa 3, de la LMTP interdit que des régions sans projet d'agglomération reconnu par la Confédération touchent des subsides. En effet, la mobilité douce reste un moyen de transport uniquement pertinent au sein des agglomérations. Le principe de subsidiarité veut que des subventionnements soient octroyés là où ils sont susceptibles d'être utiles au plus grand nombre de personnes.

Le présent EMPD représente un second train de subventions, destiné à couvrir les mesures des agglomérations de première génération qui ne sont pas encore réalisées, de seconde génération et de

troisième génération qui obtiendront la condition d'agrément fédéral. Plusieurs autres trains de subventions pour soutenir les prochaines mesures de projets d'agglomération seront mis en place.

D'autre part, le comité de pilotage de l'agglomération Rive Lac a poursuivi ses travaux et ses coordinations depuis 2008, lors du refus de la Confédération de considérer cette région comme une agglomération. Un projet d'agglomération de quatrième génération y est actuellement étudié, lequel a une visée transcantonale. Celui-ci fera l'objet d'une nouvelle candidature en 2019. Par ce biais, Rive Lac pourra prétendre aux conditions actuelles de la LMTP. Lors de l'adoption de cette dernière, deux éléments avaient concouru à sa conception. Le premier est qu'il n'était pas question de subventionner des mesures isolées d'agglomération. En effet, la LMTP vise une forme de cohérence dans la planification des réseaux d'agglomération. Le second élément voulait opérer une simplification des procédures dans l'obtention des subventions. De fait, les indicateurs choisis par le canton pour évaluer la pertinence des projets éligibles à une subvention sont les mêmes que ceux que la Confédération utilise pour juger de la qualité des projets d'agglomération. Ainsi, cette procédure permet aux communes de produire une demande simultanée de subventions fédérales et cantonales.

Les régions du Grand Genève, Payerne et Fribourg planifient-elles aussi des projets d'agglomération ?

Ces régions ne sont pas reconnues comme agglomération par la Confédération, car elles ne comportent pas la densité de population suffisante. Cependant, elles prévoient des projets d'infrastructures de mobilité douce, lesquels ne seront toutefois pas subventionnés à hauteur de 15% par le canton.

L'ordonnance fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin) fixe les périmètres reconnus pour engager des réflexions d'agglomération. Dans le canton de Vaud, seuls 5 périmètres peuvent déposer un projet d'agglomération. Il s'agit de la partie vaudoise du Grand Genève, Lausanne-Morges, l'agglomération d'Yverdon-Les-Bains, l'agglomération Rive Lac et le Chablais. Parmi celles-ci, 4 agglomérations ont des mesures couvertes par les tranches de financement. L'agglomération qui n'est actuellement pas couverte par ses financements est Rive Lac. Même si cet EMPD vise à soutenir les communes dans les périmètres d'agglomération, les actions cantonales en faveur du vélo ne se limitent pas aux seules agglomérations. En effet, il existe une stratégie cantonale de promotion du vélo dans les zones sortant des périmètres d'agglomération. Cette stratégie vise à lier les centres entre eux, lesquels constituent des périmètres d'actions utiles pour la mobilité douce utilitaire.

En fonction des pourcentages qui présentent la répartition du montant du crédit d'investissement entre les différentes agglomérations, quelle est la motivation d'une telle répartition ? Concernant le projet du Chablais, une subvention similaire était-elle prévue en Valais, dans la mesure où ce projet est inter cantonal ? Le canton de Vaud s'intéresse-t-il plus à fond aux projets lorsque ceux-ci ont été validés par la Confédération ?

La Confédération valide des projets que le canton a présentés. Celui-ci effectue une analyse des projets en amont du processus de validation par la Confédération. Ensuite, la répartition du crédit d'investissement se fait en fonction des montants annoncés par les agglomérations.

La liste de mesures financées par la Confédération existe. Ensuite, la clé de répartition du montant du crédit d'investissement est appliquée en fonction de cette liste des mesures. Enfin, le Valais ne dispose pas de base légale pour permettre un appui aux projets d'agglomération.

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

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

2. Mode de conduite du projet

Une convention entre le canton et les communes est-elle également établie en sus de la convention entre la Confédération et le canton ?

Un accord-cadre est établi pour l'ensemble de l'agglomération, désigné sous le nom d' »accord sur les prestations ». Cet accord est signé entre la Confédération et le canton qui représente les communes. La

signature de cette convention par le canton repose sur « *le protocole additionnel à la mise en œuvre du projet d'agglomération* » signé entre le Conseil d'Etat et les communes.

Ensuite, il existe une convention de financement pour chaque mesure cofinancée par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Puis, dans la mesure où il s'agit souvent de mesures intercommunales qui démultiplient le nombre potentiel d'acteurs signataires, chacune de ces conventions est également établie entre la Confédération et un organe cantonal représentant l'agglomération. Pour les mesures infrastructurelles, il s'agit de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). La DGMR représente donc l'intermédiaire entre la Confédération et les communes et atteste – lors de cas où il existe une répartition entre plusieurs bénéficiaires - qu'il existe une règle de répartition de financement.

Concernant la stratégie cantonale de promotion du vélo, le premier objectif de 2008, visant à faire tripler les distances parcourues en vélo à l'horizon 2020, sera-t-il atteint ?

Il est impossible de le dire aujourd'hui. La difficulté d'une telle mesure réside dans la capacité à obtenir un échantillonnage représentatif. Cependant, par le micro recensement des pratiques de mobilités, certains indicateurs globaux sur l'utilisation et la part de mobilité douce dans les déplacements ont pu émerger. Les indicateurs du dernier micro recensement à la commission seront communiqués. Toutefois, l'ensemble des comptages effectués en milieu urbain, lequel contexte est concerné par ces financements, montre une augmentation de la mobilité douce et de la pratique du vélo en particulier. De plus, l'Etat a pu montrer qu'une corrélation existe entre l'amélioration des infrastructures destinées à la pratique du vélo et l'augmentation de cette pratique.

Les relevés effectués sur la route du lac située devant l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) ont montré que les aménagements ont permis de passer de 600 à 800 cyclistes par jour en 2015.

Il est relevé que les gares suisses allemandes comportent des parkings à vélo sécurisés. Dans le projet de rénovation de la gare de Lausanne, des surfaces suffisantes ont-elles été provisionnées pour permettre la création de tels parkings ?

La réponse est affirmative. Les CFF intègrent eux-mêmes ces éléments dans les aménagements et la modernisation des structures ferroviaires. De plus, un EMPD est actuellement en préparation et visera à soutenir, par des subventions cantonales, des projets d'interface de transports portés par les communes pour réaliser des espaces de transbordements entre les différents moyens de mobilité douce. Il est impossible de desservir chaque commune avec le train. Cependant, il est avéré que la réalisation de gares de bus et de structures de stationnement de vélos bien dimensionnés et bien situés, incite les individus à se rendre dans des gares ferroviaires avec des moyens de transport alternatifs.

Le stationnement abrité et sécurisé du vélo est aussi un déterminant de son usage au quotidien. Ainsi, une composante entière des projets d'agglomération est consacrée au stationnement des vélos.

Les vélos-stations planifiées pouvant bénéficier de subventions cantonales se situent à Renens, Prilly, Morges ainsi qu'à Aigle. La vélo-station située à Lausanne a déjà bénéficié du premier crédit-cadre.

Les projets d'agglomération contiennent-elles des mesures d'encouragement de la pratique du vélo auprès des écoles ?

Toute une série d'actions et de mesures de promotion est prévue. Ceci constitue un des volets possibles de la demande de crédit. Le canton entier est traversé d'actions de promotion de la pratique du vélo.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

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

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

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.3. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 14 décembre 2018.

*Le rapporteur :
(Signé) Jean-François Thuillard*

Premier débat

M. Jean-François Thuillard (UDC), rapporteur : — Ce projet de décret est prévu pour appuyer les communes qui ont un projet d'agglomération et seulement celles faisant partie d'une agglomération reconnue par la Confédération. Ces aides permettront d'appuyer la création de pistes cyclables ou des franchissements : 15% de subventions pour les pistes et 20 % pour les franchissements. Un deuxième point concerne la promotion de la transition vers des formes de mobilité alternatives. C'est également une aide aux communes visant ces stratégies de promotion. Le dernier point concerne le renforcement du guichet vélo. Le responsable actuel consacre 20% de son temps à ce guichet qui tend à accompagner le canton et les communes dans leurs divers projets. Avec ce projet de décret, le Conseil d'Etat nous propose d'engager un auxiliaire en contrat de durée déterminée pour cinq ans pour renforcer le guichet vélo.

La définition d'une agglomération a alimenté les discussions au sein de notre commission. Les pour cent de subventions également, comme l'engagement de la Confédération sur certains projets. Les objets fixés par le Conseil d'Etat sur la stratégie vélo ont également fait débat. Finalement, à l'unanimité des membres présents, la commission vous recommande d'accepter l'entrée en matière, puis d'accepter ce crédit d'investissement pour financer des subventions aux communes portant sur des mesures en faveur des deux-roues non motorisés dans les projets d'agglomération et pour renforcer l'activité du guichet cantonal vélo.

La discussion sur l'entrée en matière est ouverte.

M. Pierre Zwahlen (SOC) : — On peut féliciter le gouvernement pour ce crédit d'investissement en faveur des deux-roues non motorisés. A la fin des années 2000, notre canton était l'un des derniers en matière d'aménagement pour la mobilité douce. Il a lentement comblé son immense retard avec un crédit de 13 millions il y a six ans. Aujourd'hui, il y a lieu de soutenir ce nouvel élan de plus de 17 millions qui permettra d'aider les communes en favorisant les cycles non motorisés dans le cadre de projet d'agglomération. Auteur d'un postulat pour la promotion du vélo en 2006 — il m'aura fallu de la patience — je me réjouis de cet investissement et du renforcement réel de l'activité du guichet cantonal pour les deux-roues. Je vous encourage donc à approuver ce projet de décret.

M. Félix Stürner (VER) : — Comme mon préopinant, je salue l'entrée en matière sur cet objet, mais j'exprime également un petit regret lorsque je lis, dans le rapport de la commission : « La mobilité douce reste un moyen de transport uniquement pertinent au sein des agglomérations. Bien qu'elle ouvre des perspectives pour la mobilité douce, je trouve cette vision un peu antiquisante. Aujourd'hui, si l'on veut favoriser la mobilité douce à tous les échelons, il faut donner la possibilité à toute personne de pouvoir développer un déplacement en mobilité douce. Bien sûr, la Confédération subventionne plutôt les projets d'agglomérations, mais je souhaiterais que, à l'avenir, le canton de Vaud se montre encore plus innovateur, en soutenant également des déplacements entre les agglomérations en mobilité douce.

M. Alexandre Rydlo (SOC) : — A l'unanimité, le groupe socialiste vous invite également à accepter ce projet de décret. Il est une suite logique au projet de décret sur le même thème accepté par notre Grand Conseil en 2013. La promotion du vélo comme moyen de transport et le développement des infrastructures pour permettre aux vélos de circuler correctement et en sécurité dans les agglomérations n'est pas qu'une revendication d'écolos bobos urbains et autres cyclistes convaincus.

C'est devenu une nécessité pour offrir une alternative sûre, crédible et écologique au trafic individuel motorisé dans des secteurs où, techniquement parlant, rouler à vélo et en transports publics s'avère souvent plus efficace que rouler en voiture.

Le renforcement du guichet vélo est aussi une nécessité pour garantir un appui correct aux communes et garantir une cohérence des aménagements en faveur du vélo. Je vous remercie donc de soutenir ce projet de décret.

La discussion est close.

L'entrée en matière est admise à l'unanimité.

Le projet de décret est adopté en premier débat à l'unanimité.

M. Jean-François Thuillard (UDC), rapporteur : — Les pistes cyclables occasionnant moins de débats qu'un tunnel, je vous propose de procéder immédiatement au deuxième débat.

Le deuxième débat immédiat est admis à la majorité des trois quarts (96 voix contre 4 et 1 abstention).

Deuxième débat

Le projet de décret est adopté en deuxième débat et définitivement par 104 voix contre 1.

Prise de congé de M. P.-Y. Maillard, conseiller d'Etat

Le président : — Je vais maintenant procéder à l'allocution en l'honneur de la prise de congé de M. le conseiller d'Etat Pierre-Yves Maillard.

En décembre dernier, M. Pierre-Yves Maillard a adressé au Grand Conseil sa lettre de démission de son mandat de conseiller d'Etat pour le 3 mai 2019 au soir. Sa démission fait suite à son entrée en fonction à la présidence de l'Union syndicale suisse (USS), le 6 mai prochain. Entré en fonction comme conseiller d'Etat le 1^{er} décembre 2004, M. Maillard a assuré le mandat de chef du Département de la santé et de l'action sociale jusqu'à ce jour.

Monsieur le conseiller d'Etat, la conduite de votre important Département de la santé et de l'action sociale — organisé depuis peu en trois entités que sont la Direction générale de la cohésion sociale, la Direction générale de la santé et le CHUV — vous a permis de mener une politique de progrès sociaux en phase avec la période de prospérité que notre canton a connue ces dix dernières années. Comme vous le déclarez de votre lettre de démission, je cite : « Cette situation a été possible grâce à la capacité des forces politiques représentées au Grand Conseil à dépasser les clivages au profit de l'intérêt général. » C'est tout à votre honneur de présenter le Grand Conseil comme le pouvoir décisionnel final mettant en œuvre telle ou telle politique voulue par le Conseil d'Etat. Vous démontrez ainsi que vous n'avez pas oublié la période durant laquelle vous avez été député, entre 1998 et 2000, notamment comme membre de la Commission des finances. Mais la défense d'un projet appartient précisément au chef de département concerné. A ce titre, le Grand Conseil tient à relever et à saluer les très nombreuses qualités que vous avez su mettre à profit, tout au long de votre mandat, pour faire aboutir vos projets. Lors des débats parlementaires ou en commission, une fois que l'ensemble des forces politiques se sont exprimées, vous avez cette capacité de prendre de la hauteur, d'expliquer les enjeux et de préciser les lignes de force de la discussion, en recherchant des compromis. Dans les dossiers difficiles que vous avez eu à traiter, présentant des champs de tension importants, vous avez tenté inlassablement de convaincre jusqu'au dernier argument, en montrant une grande persévérance, tout en respectant vos adversaires politiques. Au sein du Conseil d'Etat, vous avez toujours su pratiquer l'art du compromis avec vos collègues grâce à des arbitrages mutuels, notamment dans l'établissement des budgets annuels, dont votre département représente une composante importante.

Dans un autre registre qui concerne l'ensemble de la population vaudoise, tous partis confondus, votre combat de longue haleine contre les assureurs, jusqu'à l'obtention du remboursement des primes payées en trop, témoigne de votre ténacité et de votre pragmatisme à vouloir obtenir des avancées concrètes en faveur du pouvoir d'achat des familles.

Dans le domaine sensible de l'accompagnement de nos aînés, vous avez toujours montré des orientations claires et constantes pour leur maintien à domicile le plus longtemps possible, respectant ainsi leur environnement et leur milieu social. Notre canton fait partie des Etats les plus développés en la matière. Vous avez toujours montré une préoccupation soutenue pour une prise en charge digne et respectueuse de la population au sein des établissements partenaires du Département de la santé et de l'action sociale, notamment en adaptant les pratiques en matière de conventions.

Vous avez été à l'écoute de la population, en portant une attention particulière et en répondant aux innombrables courriers reçus régulièrement des habitantes et habitants de ce canton. Certains de ces courriers ont d'ailleurs fait office d'alerte et ont contribué à changer certaines pratiques et prestations sociales ou médicales.

Durant votre mandat à la direction du Département de la santé et de l'action sociale, vous avez démontré une forte conviction pour le socle de notre démocratie, en favorisant la transparence de l'information que toute administration se doit d'entretenir avec sa population, afin de maintenir sa confiance envers les autorités.

En matière de politique hospitalière, vous avez régulièrement rallié la majorité de ce Grand Conseil pour moderniser, agrandir et rénover le CHUV et ses différentes structures hospitalières. Vous avez également obtenu son aval pour chaque développement d'axe stratégique fort en matière de santé publique. Parmi les dossiers qui vous ont affecté et qui ont provoqué chez vous de la colère, il faut citer celle déclenchée par les pièges du droit des marchés publics lors de l'adjudication de la construction de l'Hôpital Riviera Chablais (HRC). A quelques mois de son inauguration, nous retiendrons votre forte implication directe et votre soutien sans faille en faveur de la construction de cet établissement dont la réalisation sera très bénéfique aux citoyens du Chablais vaudois et valaisan.

Les résultats électoraux présentent aussi leur lot de surprises et d'imprévus. Ainsi, en 2012, vous avez dû vous soumettre au nouveau principe constitutionnel de la présidence fixe du gouvernement. Si ce mandat n'a pas été la part la plus exaltante de votre activité au Conseil d'Etat, en particulier sous l'angle des obligations protocolaires qui lui sont liées, vous l'avez mené avec une certaine abnégation dans le souci de la cohésion du collège gouvernemental.

A titre personnel, j'ai eu l'occasion de faire plus ample connaissance avec vous dans le cadre de mon mandat à la Commission des finances entre 2007 et 2012. Membre de la sous-commission en charge de votre département, j'ai rapporté sur les comptes et les budgets de cinq années successives. C'est précisément dans le cadre de cette activité que j'ai réellement pris la mesure des nombreuses politiques publiques que vous avez menées en faveur de la politique et de la population vaudoises. Parmi celles qui m'ont marqué, je tiens à relever votre forte implication pour l'insertion socioprofessionnelle des jeunes à l'aide du programme de Formation des jeunes adultes en difficulté (FORJAD). Pour mémoire, ce programme, lancé par vos soins en 2006, vise l'insertion des jeunes bénéficiaires du revenu d'insertion (RI) par la formation professionnelle. Pour l'esprit cartésien qui anime votre serviteur, cette activité de commissaire aux finances au sein de votre département restera une de mes belles expériences politiques au sein du Grand Conseil.

Dans un domaine plus anecdotique, si l'on parlait de vos cravates... (*Rires.*) Dans une lettre que le professeur honoraire Jacques Neyrinck vous a adressée dans *L'Hebdo* de décembre 2004, il vous disait : « Malgré la règle, tu t'es baladé au Conseil national avec le col ouvert, en esquivant les reproches par l'insolente réponse suivante : je suis daltonien, je ne parviens déjà pas à assortir mes costumes. » Néanmoins, lors de la réception du président Xi Jinping, en janvier 2017, en votre qualité de président du Conseil d'Etat, vous n'avez pas bravé le protocole. Je me souviens aussi de cette assemblée de l'Union des communes vaudoises (UCV), à Montricher, où le syndic Michel Desmeules vous avait prêté une cravate du comité d'organisation lors de votre arrivée.

Monsieur le conseiller d'Etat, ce canton vous doit beaucoup. Aujourd'hui, dans ce parlement magnifiquement rénové et reconstruit, c'est par l'intermédiaire de ce Grand Conseil que le canton de Vaud prend congé de vous, non sans une certaine émotion. Il le fait en vous adressant ses remerciements très chaleureux et sa profonde gratitude pour les multiples politiques publiques que vous avez menées en faveur du bien-être de la population vaudoise, toutes générations confondues. Au nom des députées et députés qui ont eu l'honneur de travailler avec vous durant ces quatorze années, je vous remercie pour la franchise et l'amitié dont vous avez toujours fait preuve dans vos relations avec le pouvoir législatif. Nous sommes convaincus que la très grande expérience que vous avez acquise dans votre mandat de conseiller d'Etat vaudois vous sera très précieuse dans les nouveaux défis qui vous attendent, dès lundi. Alors, bon vent à vous, monsieur le président de l'USS !
(Applaudissements.)

M. Pierre-Yves Maillard, conseiller d'Etat : — Parce que je ne voulais pas être trop long, j'ai — pour une fois — rédigé un petit discours. Je commencerai et je finirai mon intervention par des remerciements. Entre deux, vous me pardonnerez, mais je profiterai encore de cette dernière occasion pour faire passer un ou deux messages politiques.

Je remercie tout d'abord le président Jaquier pour son aimable discours qui m'a beaucoup touché. Monsieur le président, cher Rémy, vous êtes le type d'hommes politiques que j'ai apprécié de retrouver lors de mon retour en politique vaudoise, il y a près de quinze ans. Vous êtes quelqu'un de fin, de modéré, d'ouvert aux arguments et quelqu'un de libre de vos choix. Ce sont des qualités que nos démocraties, de plus en plus polarisées et éruptives, ne récompensent plus toujours. C'est regrettable, car ces qualités sont leurs biens les plus précieux. Elles leur donnent leur efficacité et leur sens.

Je remercie aussi le Secrétariat général du Grand Conseil pour son travail précieux, pour ses SMS alarmés quand j'arrivais en retard et pour toute sa contribution au fonctionnement de notre institution parlementaire. Je remercie les huissières et les huissiers pour leur soutien et leur gentillesse. Je remercie les journalistes qui suivent nos débats, non pas pour leur soutien et leur gentillesse (*rires*), mais pour leurs analyses, leur capacité de synthèse et leur esprit critique qui nous excèdent parfois, mais qui sont constitutifs de notre démocratie. Il faut simplement que ce travail reste comme il est : professionnel, respectueux des faits et des personnes et qu'il ne s'interdise pas parfois un zeste de bienveillance qui n'est pas un péché.

Je remercie surtout les députées et les députés. J'ai été de vos rangs, le président l'a rappelé, il y a maintenant très longtemps. C'était déjà dans cette salle, avant qu'elle ne brûle et qu'elle ne soit si magnifiquement rénovée. On ne peut d'ailleurs pas vraiment dire que j'y siégeais, puisque j'étais souvent debout, au fond de la salle, près des bancs collés à la paroi du fond et d'où, assis, on ne voyait pas la tribune cachée par les gradins serrés et trop étroits où siégeaient les députés assis, parce qu'il n'y avait pas assez de place pour tout le monde. De ma position debout, je m'appuyais sur la dernière rangée des travées du Grand Conseil et je discutais avec un certain nombre de députés assis dans la dernière rangée, au centre du Parlement. Ils appartenaient à un groupe centriste qui se démarquait de ses alliés radicaux et libéraux en fustigeant leur dérive droite. Ce groupe s'appelait opportunément l'Union démocratique du centre et les députés avec qui je conversais s'appelaient par exemple Guy Parmelin, Jean Fattebert, Jean-Claude Mermoud et — déjà — Jean-Luc Chollet. (*Rires.*) Puis je suis revenu comme conseiller d'Etat, cinq ans plus tard en 2004. Bien des choses avaient changé. Nous étions descendus au Palais de Rumine où tout le monde était assis désormais et l'union démocratique n'était plus vraiment du centre. Mais, dans notre Pays de Vaud, les choses changent sans être bouleversées. J'ai alors retrouvé chez les hommes et les femmes que j'avais connus, de tous les bords, y compris de l'UDC, une ouverture d'esprit et un respect des arguments qui m'avaient manqué dans les affrontements partisans de la politique fédérale.

Pendant ces presque quinze ans, étalés sur quatre la législature, nous en aurons fait du boulot ensemble, parce que c'est bel et bien un travail d'ensemble qui a été fait, ce n'est pas que le travail d'une personne. C'est un travail d'ensemble, malgré les oppositions et les débats parfois vifs : au moins vingt-cinq EMS construits après une décennie de moratoire, un financement hospitalier au CHUV et dans les hôpitaux régionaux pour au moins 2 milliards de francs en rénovations et

constructions, tout en contenant — et j'insiste là-dessus — mieux que la plupart des cantons suisses les coûts à charge de la Loi sur l'assurance-maladie (LAMal), un doublement des allocations familiales, un triplement des subsides maladie pour en arriver à ce plafonnement des primes si nécessaire et si précieux à notre population. Nous avons aussi créé deux nouvelles sécurités sociales avec les Prestations complémentaires cantonales pour familles (PC Familles) et la rente-pont qui nous permettent de mieux reconnaître le travail et de soulager l'aide sociale.

Je m'en tiens là pour le bilan, il ne saurait être exhaustif. Ce n'est pas le lieu et Rémy Jaquier a déjà beaucoup dit à ce sujet. Ce bilan est celui du Conseil d'Etat, mais aussi celui du Grand Conseil. Certains de ces projets ont été contestés, mais beaucoup ont largement été soutenus, parfois à l'unanimité. Or, si la tendance lourde à la polarisation — c'est-à-dire au blocage — et à l'impuissance publique avait gagné ce Grand Conseil, rien de tout cela n'aurait été possible et notre population vivrait moins bien aujourd'hui. Pour cet esprit d'ouverture, pour cette liberté prise parfois avec courage chez certaines et chez certains malgré les consignes partisans, j'aimerais adresser un profond remerciement au Grand Conseil vaudois et lui adresser le vœu suivant — comme il se doit, non contraignant — restez comme cela, cultivez cette liberté individuelle d'appréciation comme la prunelle de vos yeux. Elle est ce qui fait avancer notre canton.

Deux mots sur deux enjeux d'avenir. Vous aurez à affronter un chantier institutionnel, celui de la redéfinition des rôles entre l'Etat et les communes. Je me borne à deux rappels avant que vous ne vous lanciez dans ce chantier. Le premier, quand la commune la plus pauvre du canton fixe son taux à 75 et qu'elle obtient, grâce à cela, 1 million de recettes, il faut savoir que la commune la plus riche, avec un impôt à 60, voire moins, et le même nombre d'habitants, peut encaisser jusqu'à 10 millions. L'autre rappel, c'est que ce sont les systèmes de financement de la facture sociale que nous connaissons, Yverdon et Lausanne, pour citer nos deux plus grandes villes, devraient chacune payer trois ou quatre fois plus pour financer les besoins sociaux de leurs habitants. Si tout n'est pas parfait, il ne faudra pas non plus tout casser et sûrement pas les mécanismes de solidarité dans un canton si divers, puisque ce sont ceux-ci qui devront être renforcés.

Un dernier mot sur l'enjeu de l'insertion des jeunes, Rémy Jaquier en a parlé. Nous avons, je crois, inventé des mécanismes qui fonctionnent, mais nous ne les avons que partiellement déployés. Nous avons désormais les moyens de les systématiser et de concrétiser un droit subsidiaire à la formation professionnelle pour tous. Ce serait un pas-de-géant pour l'égalité des chances, mais surtout une assurance majeure contre les risques de fracture, de ghetto, de communautarisme qui nous rattraperaient si nous ne saisissons pas cette chance.

En voilà assez pour les conseils, je finirai donc avec les derniers remerciements. Merci à mes collègues du Conseil d'Etat, celles et ceux d'aujourd'hui et celles et ceux du passé. Vous assumez une charge que je connais désormais, mais que peu arrivent véritablement à estimer. Elle vous marque et elle pèse sur vos proches, mais vous savez que cette charge est aussi un privilège, celui de pouvoir être utile aux autres et d'en obtenir de la reconnaissance, parfois, mais aussi assez souvent. Grâce à votre sérieux, votre collégialité, votre solidarité et votre engagement, cette fonction a gardé — ou peut-être même retrouvé — son sens, celui de la capacité d'agir et d'influencer le réel. J'aimerais tous vous citer, avec une anecdote ou une autre, mais le temps manque. J'adresserai donc un message à Nuria Gorrite qui m'a succédé à la présidence du Conseil d'Etat. Je constate qu'elle l'a fait avec un courage et un enthousiasme qui m'impressionnent et je lui demande simplement de rester comme ça. J'aimerais aussi adresser un message au ministre des finances, le doyen de la fonction, qui n'aura fait la vie dure jusqu'à la dernière séance du Conseil d'Etat qui a lieu demain. Elle s'annonce assez compliquée... Néanmoins, je sais ce que je dois à M. Broulis et je sais ce que les Vaudois lui doivent.

Pour terminer, je remercie le peuple vaudois qui a inspiré et construit ce canton au fil du temps. Révolutionnaire et laïque au XIX^e siècle, précurseur en matière de droits sociaux et de l'égalité entre les hommes et les femmes au XX^e siècle, il a donné sa chance à tant de gamins nés ailleurs ou dans des familles à revenus modestes. Je lui suis profondément reconnaissant pour la confiance dont il m'a témoigné et pour les chances qu'il m'a données, dont celle de vous connaître toutes et tous. Merci pour votre attention. (*Applaudissements nourris.*)

La séance est levée à 16 h 50.

TEXTE PROVISOIRE