

EMBARGO

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE LOI

modifiant la loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics

et

PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit cadre de CHF 13'300'000.- pour financer des subventions aux communes portant sur les mesures en faveur des deux-roues figurant en liste A des projets d'agglomération

et

RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

- sur le postulat Pierre Zwahlen : pour la promotion de l'usage du vélo dans le canton, nouveau tour de roue en faveur du développement durable (06_POS_216)
 - sur le postulat Alexis Bally : des bâtiments accueillants pour les vélos (07_POS_248)
- sur la motion Grégory Devaud et consorts : pour des bandes ou des pistes cyclables lors de toute nouvelle construction, réfection et correction de routes cantonales (10_MOT_091)
- sur la motion Alexis Bally : que faire pour que la mobilité douce se développe vraiment ? (10_MOT_096)
- sur le postulat Marc-Olivier Buffat : pour une vision politique claire en matière de soutien et de subventionnement en faveur de la Compagnie générale de navigation sur le Léman (09_POS_159)
- sur le postulat Frédéric Haenni : pour une réforme globale et cohérente du financement des transports lacustres de nos différents lacs (10_POS_216)

1 STRATÉGIE CANTONALE DE PROMOTION DU VÉLO

1.1 Plan directeur cantonal

Dans son plan directeur cantonal de 2008, le canton a défini des objectifs ambitieux visant à promouvoir la mobilité douce dans les déplacements quotidiens de la population. Il souhaite *"offrir aux habitants du canton la possibilité d'utiliser les moyens de déplacement non motorisés afin de diminuer le nombre de courts déplacements en automobile notamment. Cette offre se décline en fonction du type de territoire"*. Le canton s'est fixé pour objectif de *"tripler les distances parcourues en vélo et doubler les distances parcourues à pied à l'horizon de 2020"*. En priorité, il s'agit d'encourager les déplacements à pied et en deux roues non motorisés, à l'intérieur des agglomérations, à proximité des centres, ainsi que dans le cadre des déplacements scolaires, touristiques et de loisirs, avec pour objectif d'optimiser les chaînes de mobilité.

La mise en œuvre de ces objectifs est précisée dans la **Stratégie cantonale de promotion du vélo**, qui a été adoptée par le Conseil d'Etat fin septembre 2010.

1.2 Bilan et nécessité d'agir

Le vélo est un moyen de déplacement comportant de nombreux atouts (efficacité en milieu urbain, coûts, impact sur l'environnement et la santé).

Dans le canton, seuls 3% des pendulaires utilisent le vélo comme moyen de transport, alors que la moyenne nationale se situe à 9% selon les résultats du micro-recensement fédéral de la population 2000. Son potentiel de développement est cependant important, en particulier pour les déplacements de courtes distances (< 3 km) dans les zones urbanisées. Les parts modales enregistrées dans la ville d'Yverdon-les-Bains confirment ce potentiel (13% de déplacements pendulaires à vélo en 2000).

Le cadre nécessaire pour promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement à part entière existe. Les planifications en vigueur, comme les projets d'agglomération et les plans directeurs régionaux, tiennent compte du vélo et affichent clairement une volonté d'en développer l'usage. De même, le plan des mesures OPAIR de l'agglomération Lausanne-Morges et le règlement d'application de la loi sur l'aménagement du territoire offrent des bases légales pour promouvoir le vélo. En revanche, les moyens manquent pour concrétiser ces intentions, en particulier dans les agglomérations qui offrent le potentiel de développement le plus appréciable du canton.

1.3 Les mesures

La stratégie cantonale de promotion du vélo prévoit deux familles de mesures. La première concerne la réalisation ainsi que le soutien cantonal à la construction d'infrastructures en faveur des vélos. La seconde vise à sensibiliser la population et les responsables techniques des communes et du canton à ce mode de déplacement.

Infrastructures - Agglomérations

Les projets d'agglomération sont des outils bien adaptés à la promotion du vélo. Ils interviennent de manière transversale et coordonnée entre les questions de mobilité, de développement urbain et de paysage. Ils agissent dans les centres, mais aussi en périphérie, où les cyclistes sont plus vulnérables. Ils dépassent l'échelon communal, rarement pertinent pour la planification des déplacements cyclables. Ils prévoient des périmètres d'urbanisation compacte à fortes densités d'habitat et d'emplois, synonymes de proximité et de mixité.

C'est dans les agglomérations que se situe le plus grand potentiel de développement du vélo. En effet, avec 70% des habitants et 80% des emplois du canton, concentrés dans les zones bâties de manière compacte, l'usage des deux-roues est particulièrement bien adapté aux déplacements de proximité. De plus, sa promotion bénéficie du programme de soutien aux agglomérations mis en œuvre par la Confédération.

Différents types de mesures (bande et piste cyclables, franchissement, jalonnement, stationnement) sont prévus dans les agglomérations. Le projet de loi vise ainsi à apporter une contribution cantonale au développement du vélo par une participation financière de 15 à 20% aux mesures vélo co-financées par la Confédération.

Infrastructures - Complémentarité transports publics et vélo

En intensifiant la complémentarité entre le vélo et les transports publics, l'accessibilité aux centres régionaux et aux agglomérations peut être améliorée.

Actuellement, 93% des habitants et 97% des emplois du canton sont à moins de 3 km d'une gare ou d'une halte ferroviaire. A moins de 500 m, la marche est privilégiée. Entre les deux, c'est le domaine d'efficacité du vélo : dans cette couronne se situent 316'500 habitants (50% de la population) et 127'000 emplois (40% des emplois du canton).

Le potentiel de rabattement vers les gares et vers les arrêts de bus structurants est très important. Or, c'est souvent le "dernier kilomètre" qui est le maillon faible pour les cyclistes. Des efforts importants ont été consacrés à l'amélioration de la fréquence des trains et des bus : il reste à les valoriser en améliorant l'approche des gares et des arrêts de bus par la mobilité douce.

Trois types d'interventions sont nécessaires :

- sécuriser les chemins d'accès vers les gares/arrêts dans un rayon de 3 à 5 km,
- assurer de bonnes conditions de stationnement aux gares et aux arrêts de bus et
- soutenir les réseaux de vélos en libre service, notamment les stations prévues dans les gares du canton.

Ces programmes d'action seront mis en oeuvre progressivement, en fonction des besoins et des potentiels. Une priorité sera donnée aux périmètres de 3 km autour des centres régionaux, bien desservis en transports publics et abritant de nombreux emplois, services et activités d'intérêt intercommunal.

Plan du réseau cyclable cantonal

Le plan du réseau cyclable cantonal permet de coordonner la planification des réseaux cyclables prévus dans et hors agglomération. Il répond prioritairement aux besoins des déplacements utilitaires à vélo et se combine, dans certains cas, avec le réseau SuisseMobile destiné aux loisirs. Le plan cantonal du réseau cyclable est établi en superposant quatre "couches" de planification :

- les réseaux prévus par les projets d'agglomération,
- les réseaux de rabattement vers les gares et les arrêts de bus,
- les itinéraires cyclables nationaux et régionaux SuisseMobile et
- les éléments de liaison complémentaires nécessaires.

Le plan cantonal du réseau cyclable est le document de référence général pour la mise en oeuvre des programmes d'amélioration et d'entretien des infrastructures vélo. Évolutif, il sera mis à jour en fonction de la réalisation des différentes planifications.

Les aménagements cyclables sur route cantonale hors traversée de localité nécessaires à la mise en oeuvre du plan du réseau cyclable seront intégralement pris en charge par le canton selon les dispositions prévues dans la loi cantonale sur les routes.

Sensibilisation

En parallèle aux mesures d'infrastructures, le canton soutient la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir le vélo auprès de la population et des responsables techniques des communes.

Divers organismes publics et privés mènent des actions de sensibilisation au vélo. D'autres améliorent l'image du vélo dans le cadre de campagnes de promotion de leurs propres produits (offices du tourisme, entreprises de transport public, par exemple). Ces démarches sont essentielles pour attirer les cyclistes vers les infrastructures prévues. La grande diversité des acteurs permet de toucher toutes les catégories de population et de cibler les meilleures opportunités. Le canton entend ainsi soutenir des actions telles que l'édition de la carte vélo, les plans de mobilité des entreprises, les opérations comme "Bike to work" ou "Bike2school" et les cours de conduite cycliste pour enfants, adultes, familles, associations, entreprises, etc. La promotion de la santé constitue également un vecteur important. Des actions de promotion de la marche pourraient par exemple être étendues au vélo. En terme d'image, un soutien au réseau de vélos en libre service permettra également de valoriser ce mode de transport auprès de la population. Les réseaux mis en oeuvre à Lyon et à Paris ont eu un rôle déterminant sur l'image du vélo en France, tout en mettant en avant la complémentarité vélo-méto.

La sensibilisation des partenaires techniques communaux peut s'effectuer de différentes manières. Les outils de formation existants seront promus (ateliers de travail, séminaires, journées d'échange, visites

techniques, "newsletter vélo" sur l'actualité, publications, manuels OFROU, lois et règlements, etc.). La concertation entre les services techniques du canton et des communes sera favorisée pour capitaliser les savoir-faire. Les associations représentant les usagers seront consultées pour prendre en compte leurs besoins.

Un Guichet vélo a été mis en place par les services des routes et de la mobilité dans le but d'offrir aux communes une instance de conseil et d'appui en matière de planification et d'aménagement cyclables.

1.4 Synthèse

La stratégie cantonale de promotion du vélo montre que les agglomérations forment le principal enjeu pour le développement du vélo comme moyen de déplacement dans le canton, puisqu'elles regroupent 70% des habitants et 80% des emplois du canton, dans un environnement présentant un bâti compact favorisant les déplacements de courte distance.

Les agglomérations Lausanne-Morges, Franco-valdo-genevoise et Yverdonnoise qui ont établi des projets d'agglomération de "1ère génération" se sont fixées des objectifs ambitieux pour le développement de la mobilité douce. Elles prévoient la réalisation de nombreuses mesures. Le coût total des mesures en faveur de la mobilité douce est estimé à environ 64 millions CHF (coûts 2005 hors TVA retenus par la Confédération) pour les mesures de Liste A (2011-2014). En complément, viennent s'ajouter les mesures dites de requalification routière qui comprennent également des aménagements en faveur des vélos. Ces mesures représentent un investissement d'environ 58 millions CHF (coûts 2005 hors TVA retenus par la Confédération) pour les mesures de Liste A (2011-2014).

Le canton souhaite encourager la mise en œuvre de ces mesures par une participation financière de 15% à 20%. La mise en œuvre de cette proposition nécessite une modification des bases légales existantes (chapitre 3 de l'exposé des motifs) et un crédit cadre cantonal pour le financement des subventions accordées aux communes (chapitre 4 de l'exposé des motifs).

2 PROJETS D'AGGLOMÉRATION - LES MESURES VÉLOS

2.1 Contexte général

Les principes généraux de développement d'une mobilité multimodale, en relation avec le développement territorial, figurent dans le Plan directeur cantonal adopté par le Grand Conseil le 5 juin 2007, approuvé par la Confédération le 18 juin 2008 et entré en vigueur le 1er août 2008.

Les projets d'agglomération sur territoire vaudois concrétisent ces principes de développement durable et sont cohérents avec la politique fédérale des agglomérations. Trente agglomérations ont déposé un projet auprès des autorités fédérales, dont cinq sont en tout ou en partie sur sol vaudois :

- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG), décembre 2007 (GE-VD)
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), décembre 2007
- Projet d'agglomération yverdonnois (aggloY), décembre 2007
- Projet d'agglomération Rive-Lac, décembre 2011 (VD-FR)
- Projet d'agglomération Chablais, décembre 2011 (VD-VS)

2.2 Enjeux

Un des faits majeurs des dernières décennies est la diminution des coûts en valeur réelle de la mobilité et l'étalement de l'urbanisation, ce qui a conduit à une forte dépendance à l'automobile dans le canton de Vaud.

Un important développement démographique et économique est attendu dans les agglomérations, qui accueilleront environ 107'000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 : quelques 40'000 habitants supplémentaires dans l'agglomération Lausanne - Morges, 10'000 dans l'agglomération d'Yverdon, 22'000 dans la partie vaudoise de l'agglomération franco-valdo-genevoise, 21'000 dans l'agglomération Rive-Lac et 14'000 dans l'agglomération Chablais.

Une inversion des tendances observées en matière de mobilité et de développement territorial est indispensable pour assurer un développement durable. Compte tenu de leur densité et de leurs infrastructures préexistantes qui doivent être valorisées, les agglomérations disposent des potentialités nécessaires pour s'engager dans un tel rééquilibrage. Elles doivent néanmoins rattraper un important retard en matière d'infrastructures pour :

- Améliorer la qualité de vie de la population et limiter les impacts du trafic automobile.
- Freiner la dispersion de l'habitat, des commerces et des emplois.
- Soutenir l'économie des centres-villes, qui peinent à supporter la concurrence avec les secteurs plus périphériques.

Dans le domaine de la mobilité, la priorité doit porter sur le rééquilibrage des modes de transport:

- Promouvoir la mobilité douce (vélo, marche) pour les déplacements de courte distance et, en complémentarité avec les transports publics, pour les déplacements de plus longue distance.
- Développer substantiellement les transports publics pour qu'ils offrent des prestations attrayantes et efficaces, en complémentarité avec le trafic individuel (P+R).
- Stopper la croissance du trafic automobile, notamment du trafic de transit, pour éviter la saturation des réseaux et préserver de bonnes conditions d'accessibilité automobile.

En matière d'aménagement du territoire, l'objectif est le retour aux urbanisations compactes:

- Urbanisation vers l'intérieur, en réaffectant les friches urbaines, notamment le long des voies ferroviaires, et en densifiant le tissu bâti.
- La bonne activité au bon endroit : tenir compte des besoins de mobilité des entreprises dans leur localisation.
- Politique des espaces publics : rééquilibrer le partage de la voirie entre modes de transport.
- Politique des espaces verts et ruraux : garantir une qualité paysagère et une urbanisation écologiquement viable.

2.3 Mobilité douce

Suite au Plan directeur de la locomotion douce, publié en 2002, la Confédération confirme l'importance qu'elle accorde à la mobilité douce dans le programme d'agglomération et plus particulièrement dans son document d'aide au travail "la mobilité douce dans les projets d'agglomération". En effet, la Confédération rappelle, dans ce document, que la mobilité douce doit être considérée comme le troisième pilier du transport de personnes, au même titre que le transport individuel motorisé et les transports publics. Elle spécifie que les projets d'agglomération doivent remplir des conditions minimales dans le domaine de la mobilité douce s'ils entendent bénéficier de son soutien.

La Confédération rappelle également qu'un développement significatif de ce moyen de déplacement résoudrait efficacement plusieurs types de problèmes : engorgement du réseau routier, émissions sonores et de poussières fines, stationnement, santé publique.

Sur la base de ces indications, les cinq projets d'agglomération vaudois ont prévu la mise en œuvre de mesures de sensibilisation (carte des itinéraires cyclables, semaine de la mobilité, plan de mobilité d'entreprise) et d'aménagements d'infrastructures (bande et piste cyclables, stationnement, ouvrages de franchissement) qui peuvent être regroupés dans quatre catégories principales :

- Interventions sur le réseau routier cantonal et communal visant à sécuriser certains axes du réseau par l'aménagement de bandes ou de pistes cyclables nouvelles.
- Création de nouveaux franchissements dans le but de densifier le réseau cyclable des agglomérations et de le rendre plus performant pour les usagers en raccourcissant les trajets entre les centralités.
- Développement de l'offre en stationnement sur le domaine public, à proximité des "centralités" et des gares et arrêts clefs des réseaux de transports publics afin d'encourager les déplacements combinant vélo et transports publics (B+R, vélostation).
- Jalonnement des itinéraires cyclables pour diriger les cyclistes sur des axes sécurisés.

2.4 Financement fédéral des mesures 2011-2014 des projets d'agglomération de 2007

Les nouvelles dispositions constitutionnelles ont débouché sur la création d'un fonds défini dans la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure du 6 octobre 2006 (LFIInfr, RS 725.13).

En complément, l'article 17d de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin, RS 725.116.2) précise que la Confédération pourra accorder une contribution jusqu'à 50% des coûts déterminants des infrastructures de transport, en fonction de l'efficacité globale des projets d'agglomération. L'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure du 4 octobre 2006 fixe à CHF 20,8 milliards l'enveloppe financière du fonds d'infrastructure (état des prix en 2005, hors renchérissement et TVA), dont CHF 6 milliards

affectés au trafic d'agglomération.

La Confédération a évalué les projets d'agglomération qui lui ont été transmis fin 2007 et a fixé les contributions fédérales pour chaque projet d'agglomération. Les montants plafond retenus par la Confédération pour les mesures en liste A ont été définis sur la base des projets transmis à fin 2007. Les tableaux ci-dessous présentent les parts et montants retenus par la Confédération pour les mesures mobilité douce et les mesures de requalification routière des trois projets d'agglomération vaudois en liste A.

Projet d'agglomération	Mesure	Total retenu par la Confédération hors TVA, à l'état octobre 2005	Contribution fédérale aux mesures mobilité douce et de requalification routière retenues pour la première tranche de financement (horizon A 2011-2014)	
		[mio CHF]	[%]	[mio CHF]
PALM	Mobilité douce	56.75	40	22.7
	Requalification routière	23.72	40	9.49
AggloY	Mobilité douce	6.91	35	2.42
	Requalification routière	27.21	35	9.52
PAFVG	Mobilité douce	0	40	0
	Requalification routière	7.62	40	3.05
Total		122.21		47.18

Les contributions fédérales seront indexées sur la base de l'indice suisse des prix de la construction concernant le secteur du génie civil pour la Région lémanique.

Cet indice a évolué comme suit :

- base octobre 1998 = 100
- octobre 2005 = 126.4
- avril 2012 = 136.5

2.5 Plan des mesures OPAIR 2005 du PALM

Dans le domaine de la protection de l'air, la législation fédérale prévoit que lorsque plusieurs sources de pollutions atmosphériques entraînent des atteintes nuisibles ou incommodantes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit dans un délai fixé un plan de mesures à prendre pour réduire ces atteintes ou pour y remédier (plan de mesures) ce plan est contraignant pour les autorités auxquelles les cantons ont confié des tâches d'exécution (art. 44a, al. 1 et 2 LPE). Les limites et mesures précitées sont détaillées dans l'ordonnance fédérale du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair, RS814.318.142.1). Pour ce qui est des compétences, l'exécution des mesures qui découlent de la législation fédérale est confiée aux cantons (art. 36 LPE).

Au niveau cantonal, les plans des mesures OPair sont élaborés par le service compétent, qui entend les communes intéressées et assure la coordination nécessaire lorsque de tels plans concernent plusieurs communes ; ils sont approuvés par le Conseil d'Etat (cf. art. 14 du règlement du 7 octobre 1983 d'application de la LPE, RVLPE, RSV 814.01.1).

Dans le canton de Vaud, un plan des mesures OPair est en vigueur pour le périmètre de l'agglomération Lausanne-Morges. Trois mesures traitent de la mobilité douce :

- La mesure MO-20 - Hiérarchisation des modes et moyens de transport privilégiant la mobilité non motorisée
- La mesure MO-21 - Réalisation d'infrastructures de stationnement pour vélos
- La mesure MO-22 - Incitation à une pratique quotidienne de la mobilité douce (itinéraires, promotion).

3 COMMENTAIRES DU PROJET DE LOI

3.1 Généralités

Les bases légales nécessaires à la mise en oeuvre de la Stratégie cantonale de promotion du vélo sont introduites dans la loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics (LTPu) qui devient la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP).

Les principales dispositions nouvelles, liées à la mobilité douce, concernant la marche et les déplacements en deux-roues non motorisés, sont introduites dans un nouveau chapitre Vbis "Subventions en faveur de la mobilité douce".

Cette révision légale vise également à mettre à jour la législation cantonale dans le domaine de la mobilité, suite à l'évolution des bases légales et règles cantonales en matière d'organisation du Conseil d'Etat, de délégations de compétences, de subventions, de participations à des personnes morales, de finances et de procédure administrative.

Le projet de loi constitue ainsi le cadre légal de référence pour les délégations de compétences concernant les tâches confiées par la Confédération aux cantons dans le domaine de la mobilité, notamment de la mobilité douce, des transports publics, des transports à câbles et de l'aviation. Dans le préambule du projet de loi modifié, les lois fédérales concernées sont citées selon l'ordre du recueil systématique (RS) du droit fédéral :

- la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées,
- la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre,
- la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière,
- la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer,
- la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire,
- la loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les voies de raccordement ferroviaires,
- la loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux,
- la loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation,
- la loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes,
- la loi fédérale du 29 mars 1950 sur les entreprises de trolleybus,
- la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs,
- la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation,
- le Concordat intercantonal concernant les installations de transport par câbles et skilifts sans concession fédérale du 15 octobre 1951.

L'entrée en vigueur de la LMTP permettra ainsi au Conseil d'Etat d'abroger l'arrêté du Conseil d'Etat du 16 juin 1952 réglant, à titre provisoire, l'application de la loi fédérale sur la navigation aérienne du 21 décembre 1948 et désignant les autorités compétentes.

Dans le projet de révision de la loi, il est prévu de distinguer les tâches relevant du département en charge des transports publics et de la mobilité douce et celles de son service en charge de ce domaine. Celles-ci font actuellement l'objet d'une délégation de compétences aux responsables concernés du service approuvée par le Conseil d'Etat (dernière mise à jour : 27 juin 2012). Le projet de modification de loi formalise ces délégations.

Cette révision légale permet d'ajuster la nouvelle LMTP aux dispositions de la loi cantonale sur les subventions (LSubv RSV 610.15), en particulier de son art. 11 (Principes applicables en matière de législation, Contenu de la base légale).

La LTPu en vigueur visait principalement à fixer les règles applicables aux contributions financières accordées par l'Etat et les communes aux entreprises de transport public. Elle précisait déjà dans plusieurs articles les règles concernant les dispositions figurant aux lettres a à f et m de l'art. 11 LSubv. En revanche, il convient de compléter la LMTP avec des dispositions spécifiques précisant les règles applicables en référence aux lettres g à l de l'art. 11 LSubv.

En application de la loi sur les subventions, le terme de "contribution financière" est remplacé de manière systématique par "subvention".

La modification de la LTPu tient compte des dispositions de la loi sur les participations de l'Etat et des communes à des personnes morales (LPECPM 610.20) du 17 mai 2005 et de la loi sur les finances (LFin 610.11) du 20 septembre 2005, qui sont postérieures à la dernière révision de la LTPu, datant du 21 novembre 2000.

L'évolution de la législation fédérale est aussi prise en compte dans la terminologie.

Enfin, la révision de la loi est l'occasion d'introduire une base légale claire pour permettre la pose sur des terrains privés de dispositifs de support pour les lignes de contact des transports publics

(trolleybus, chemins de fer, tramways).

3.2 Commentaires par article

3.2.1 Titre de la loi

Le titre est modifié en "loi sur la mobilité et les transports publics" (LMTP) vu l'extension du champ d'application de la loi.

3.2.2 Chapitre I : Dispositions générales

3.2.2.1 Article 1 (Champ d'application et but)

Alinéa 1 : le champ d'application de la loi est étendu à la mobilité douce, aux transports à câbles et à l'aviation.

Alinéa 1 bis : la disposition précise la définition de la mobilité douce : on entend par mobilité douce les déplacements effectués à pied et en deux-roues non-motorisés. Le terme de "deux-roues non motorisés" est retenu dans la loi, mettant en évidence le fait que le moyen de transport n'est pas motorisé. D'autres synonymes sont utilisés : dans la législation fédérale le terme de "cycles" et dans le langage courant les termes de "vélos" ou de "bicyclettes". La législation sur la circulation routière précise la limite de puissance fixée aux vélos électriques pour qu'ils restent assimilés à des deux-roues non-motorisés.

Alinéa 2 : la disposition concernant le développement des transports publics est reformulée compte tenu de l'extension du champ d'application de la loi.

Alinéa 2bis : cet alinéa vise à introduire dans la loi le but de promouvoir le développement de la mobilité douce.

Alinéa 3 : le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

Alinéa 4 : cet alinéa précise que la loi fixe les attributions et compétences des autorités cantonales dans le domaine des transports publics, de la mobilité douce, des transports à câbles et de l'aviation.

3.2.2.2 Article 2 (Collaboration entre autorités)

Alinéa 1 : la portée de l'alinéa est étendue aux réseaux de mobilité douce.

Alinéa 2 : la portée de l'alinéa est étendue aux projets d'agglomération. Les références légales aux programmes de développement économique régionaux sont supprimées vu l'évolution de leur cadre juridique.

Alinéa 3 : la portée de l'alinéa est étendue à la mobilité douce.

3.2.2.3 Article 3 (Autorités cantonales : Conseil d'Etat)

Alinéa 2, lettre a : la portée de la disposition est étendue aux réseaux de la mobilité douce.

Alinéa 2, lettre c : la disposition est abrogée dans la mesure où la désignation des délégués de l'Etat dans les organes d'administration des entreprises est réglée par la LPECPM.

Alinéa 2, lettre e : cette disposition, qui concerne les préavis du canton pour les concessions octroyées par le Conseil fédéral, notamment pour les concessions d'infrastructure de lignes de chemins de fer, est abrogée.

Le préavis du canton est désormais transmis par le département. En effet, avec l'évolution du droit fédéral, le préavis du canton est principalement technique, avec la transmission des déterminations des services de l'Etat dans leurs domaines de compétences.

Pour de nouvelles infrastructures, le Conseil d'Etat intervient en effet en amont, principalement lors de la décision des études, dont le financement requiert généralement un décret du Grand Conseil.

3.2.2.4 Article 4 (Autorités cantonales : département)

Les tâches relevant du département en charge de la mobilité et des transports publics sont précisées dans cet article. Les tâches qui relèvent du service en charge de la mobilité et des transports publics sont précisées dans un article 4a nouveau. Elles correspondent de manière générale à celles qui lui sont déjà confiées par une décision de délégation de compétences du Conseil d'Etat. Dans la pratique, le projet de loi n'apporte donc pas de changements par rapport à la situation actuelle.

Alinéa 1 : compte tenu de la loi sur l'organisation du Conseil d'Etat, celui-ci organise lui-même ses départements et détermine leurs noms. Depuis le 1er juillet 2012, le département est ainsi désigné sous le nom de Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH). Il convient donc de supprimer la référence au "Département des infrastructures" et de la remplacer par le terme de "département en charge de la mobilité et des transports publics".

Les tâches du département figurant actuellement sous lettres c à f sont abrogées. Elles sont attribuées au service spécialisé dans l'article 4a nouveau.

Sous lettre c, le département est compétent pour l'octroi des subventions sous réserve des compétences données au service spécialisé selon l'article 4a, lettre c) (exploitation du budget ordinaire, subventions en faveur de la mobilité douce financées par le budget d'investissement).

Sous lettre d, le département est l'autorité compétente pour exercer les tâches attribuées au canton par la législation fédérale dans le domaine des transports publics, de la mobilité douce, des installations de transports à câbles et de l'aviation.

Sous lettre e, le département reçoit la compétence d'établir les préavis du canton pour les concessions octroyées par le Conseil fédéral, dans le domaine des transports publics, des installations de transports à câbles et de l'aviation.

3.2.2.5 Article 4a (Autorités cantonales : service), nouveau

Cet article présente les tâches relevant du service spécialisé.

La lettre c précise que le service octroie les subventions qui sont financées par le budget ordinaire. Cette disposition correspond à la situation actuelle selon la liste des délégations de compétences de la cheffe du DIRH à des fonctionnaires supérieurs de ce département, renouvelée par décision du Conseil d'Etat du 27 juin 2012, en application de l'article 67 de la loi sur l'organisation du Conseil d'Etat.

Ces subventions financées par le budget ordinaire figurent sur le compte 66.3657 du Service de la mobilité.

Les subventions allouées aux transports publics régionaux sont accordées conjointement avec la Confédération conformément aux dispositions légales fédérales. Les subventions sont accordées par des mandats de prestations pour couvrir les coûts non couverts, calculés sur la base de la comptabilité analytique des entreprises par "centres de profits".

La législation fédérale introduit la séparation comptable entre les secteurs de l'infrastructure ferroviaire, les secteurs du trafic régional voyageurs et les secteurs du trafic marchandises (concerne principalement Bière / L'Isle - Apples - Morges). Pour les lignes sur territoire vaudois, la part de la Confédération est actuellement de 49% pour les secteurs de l'infrastructure et de 50% pour les secteurs du trafic régional voyageurs (TRV), les secteurs marchandises faisant l'objet de décisions spécifiques. Une clé de répartition intercantonale est fixée pour les lignes desservant le territoire de plusieurs cantons. La procédure de commande est coordonnée par la Confédération qui fixe les documents à remettre aux commanditaires et les délais, liés notamment à la procédure de publication des horaires dans l'indicateur officiel. Les mandats de prestations sont contraignants : il n'y a pas de couverture de déficits a posteriori.

L'Ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC) du 18 janvier 2011 (OCEC ; 742.221) fixe les principes applicables à la comptabilité analytique et à la comptabilité financière des entreprises de transport public. Elles sont désormais toutes astreintes au contrôle ordinaire pour la révision de leurs comptes par l'organe de contrôle, suite à une décision récente du Conseil d'Etat.

Pour le secteur de l'infrastructure ferroviaire (voir notamment l'Ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire du 4 novembre 2009 ; OCFIF ; RS 742.120), les mandats de prestations sont établis par ligne ou par tronçon de ligne, avec une distinction entre l'indemnité d'exploitation de l'infrastructure (charges d'exploitation moins les recettes provenant des péages pour l'utilisation des voies par les secteurs transports, appelés prix des sillons) et l'indemnité d'amortissement de l'infrastructure destinée à couvrir les charges correspondantes. Le canton compte 14 lignes ou tronçons ferroviaires faisant l'objet de mandats de prestations spécifiques d'infrastructure.

Pour le secteur du TRV (voir notamment l'Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional voyageurs du 11 novembre 2009 ; OITRV : RS 745.16), les commandes de prestations se font par

cadre horaire sur la base de l'horaire planifié pour la prochaine période. Selon la législation fédérale, la Confédération et les cantons assurent une desserte minimale de quatre paires de courses si la demande moyenne sur la section la moins fréquentée d'une ligne atteint au moins 32 personnes par jour. Une offre de 18 paires de courses, correspondant à la cadence horaire intégrale, peut être fournie si la demande moyenne sur la section la plus fréquentée d'une ligne dépasse 500 personnes par jour. L'offre peut être étoffée au-delà de la cadence horaire lorsque "des raisons de capacité l'exigent et que le taux d'utilisation est suffisant" et que "les objectifs de l'aménagement du territoire ou de la protection de l'environnement l'exigent, notamment lorsqu'il est possible d'acquérir ainsi d'importants marchés supplémentaires". L'Office fédéral des transports (OFT) a établi un tableau du nombre de paires de courses maximum selon le trafic sur la section la plus chargée. Ce tableau sert de référence pour la planification des horaires. Le canton compte environ 160 lignes de trafic régional voyageurs qui font chacune l'objet d'une décision spécifique.

Des procédures analogues sont appliquées pour les lignes touristiques et les lignes urbaines, qui ne bénéficient pas de l'aide fédérale. Les mandats de prestations ne sont actuellement pas contraignants : un décompte final est établi sur la base des résultats de l'exercice en tenant compte des acomptes versés selon le mandat de prestations.

Des subventions d'améliorations techniques sont également allouées par le compte 66.3657 pour des investissements ponctuels d'un montant inférieur à 1 million de francs, qui ne sont pas financés par le budget d'investissement ou par des prêts conditionnellement remboursables.

Selon le projet de loi, le service est également compétent pour l'octroi de subventions en faveur de la mobilité douce qui sont financées par le budget d'investissement de l'Etat (cf projet de décret pour financer des subventions aux communes portant sur les mesures en faveur des deux-roues figurant en liste A des projets d'agglomération).

La lettre d précise que le service est compétent pour donner des préavis à l'autorité fédérale pour les concessions, les projets de construction et l'établissement des horaires des transports publics.

La lettre e précise que le service est compétent pour établir les plans cantonaux de réseaux de mobilité douce. Il s'agit d'une planification évolutive, constamment mise à jour.

La lettre f précise que le service est compétent pour octroyer les autorisations cantonales de transport en application de la loi et de l'ordonnance fédérales sur le transport des voyageurs.

La lettre g précise que le service est compétent pour octroyer les autorisations cantonales pour la construction et l'exploitation des téléphériques et téléskis de compétence cantonale.

La lettre h mentionne que le service spécialisé est chargé d'établir les tableaux de répartition des contributions financières entre l'Etat et les communes. Cette disposition n'était pas précisée dans les tâches du département dans la loi en vigueur. Ces tâches sont en revanche mentionnées à l'art. 16 concernant la procédure de répartition pour les lignes de trafic régional ainsi qu'aux articles 20 et 21 concernant la procédure de répartition pour les lignes de trafic urbain.

3.2.2.6 Article 4b (Procédure de suivi et de contrôle de la subvention), nouveau

Cet article fixe les dispositions applicables à la procédure de suivi et de contrôle de la subvention en référence à la lettre h de l'art. 11 LSubv.

3.2.2.7 Article 4c (Charges et conditions de la subvention), nouveau

Cet article fixe les dispositions applicables aux charges et conditions auxquelles la subvention est subordonnée en référence à la lettre i de l'art. 11 LSubv. Ces conditions sont notamment spécifiées dans les articles 10 à 12 de la loi en vigueur.

L'article reprend à son alinéa 2 la disposition qui figure à l'art. 9, alinéa 4, de la loi en vigueur.

3.2.2.8 Article 4d (Obligation de renseigner du bénéficiaire), nouveau

Cet article fixe les dispositions applicables à l'obligation de renseigner du bénéficiaire de la subvention en référence à la lettre k de l'art. 11 LSubv.

L'article reprend à son alinéa 1 la disposition qui figure à l'art 10, alinéa 3 de la loi en vigueur.

3.2.2.9 Article 4e (Forme juridique du bénéficiaire), nouveau

Cet article fixe les dispositions applicables à la forme juridique du bénéficiaire de la subvention en référence à la lettre l de l'art. 11 LSubv.

La subvention peut être accordée à une personne morale de droit public ou de droit privé.

Les personnes physiques sont en revanche exclues du champ des bénéficiaires des subventions.

3.2.3 Chapitre II : Subventions accordées aux entreprises de transport public

Le titre est complété de manière à préciser que les dispositions s'appliquent aux transports publics.

3.2.3.1 Article 6 (Champ d'application de la subvention)

Le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

Alinéa 2, chiffre 1 : le champ d'application des subventions d'investissement est étendu aux mesures en faveur des personnes à mobilité réduite en application des dispositions fédérales.

3.2.3.2 Article 6a (Durée d'octroi de la subvention), nouveau

Cet article fixe les dispositions applicables à la durée d'octroi de la subvention en référence à la lettre j de l'art. 11 LSubv. Il tient compte de l'évolution du droit fédéral avec, cas échéant, des mandats de prestations d'une durée de quatre ans, qui réservent toutefois l'adoption des budgets annuels nécessaires par la Confédération et les cantons.

3.2.3.3 Article 7 (Classification des lignes de transport des voyageurs)

Alinéa 3 : la disposition précise les types de lignes assimilées aux lignes de trafic régional :

- a. les lignes de trafic urbain en site propre ;
- b. les lignes ou tronçons de lignes touristiques de navigation sur le lac Léman et sur les lacs de Neuchâtel et de Morat ;
- c. les sections touristiques de lignes de chemins de fer de montagne en prolongement de sections de trafic régional ;
- d. les lignes ou tronçons de lignes internationales.

Dans la pratique, il n'y a pas de changement par rapport à la situation actuelle.

3.2.3.4 Article 8 (Collaboration entre autorités en matière de subvention)

Le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

3.2.3.5 Article 9 (Formes de la subvention et montants)

Le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

Alinéa 1 : une distinction est prévue pour les contributions à l'investissement et celles à l'exploitation.

Alinéa 4 : cet alinéa est abrogé, la disposition étant reprise dans l'art. 4c.

3.2.3.6 Article 10 (Conditions générales de la subvention)

Le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

Alinéa 3 : cet alinéa est abrogé, la disposition étant reprise dans l'art. 4d.

3.2.3.7 Article 11 (Conditions particulières de la subvention)

Le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

Alinéas 1 et 3 : le terme de "Conseil d'Etat" est remplacé par "autorité d'octroi" dans la mesure où les conditions spécifiées peuvent, selon les incidences financières notamment, relever du Grand Conseil, du Conseil d'Etat, du département ou du service.

3.2.3.8 Article 12 (Représentation dans les organes de l'administration)

L'article est abrogé dans la mesure où ces points sont réglés dans la LPECPM du 17 mai 2005.

3.2.3.9 Article 13 (Compétences financières en matière d'investissement)

Cet article est abrogé dans la mesure où ces points sont réglés dans la LFin du 20 septembre 2005.

3.2.4 Chapitre III : Lignes de trafic régional

3.2.4.1 Article 14 (Participation de l'Etat : investissement)

Le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

3.2.4.2 Article 15 (Participation de l'Etat : exploitation)

Le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

3.2.4.3 Article 16 (Procédure de répartition)

Le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

Le "département" est remplacé par le "service" en cohérence avec l'art. 4a, alinéa 1, lettre h qui confie au service la tâche d'établir les tableaux de répartition entre l'Etat et les communes.

La procédure de répartition entre communes est modifiée en fonction des dispositions de la loi sur la procédure administrative (LPA-VD ; RSV 173.36) du 28 octobre 2008. Le projet prévoit l'introduction du principe de la réclamation contre le tableau de répartition des charges entre communes établi par le service au sens des articles 66 à 72 de la LPA :

Art. 66 Principes

¹*Lorsqu'une loi la prévoit, une réclamation est ouverte à l'encontre des décisions rendues en première instance.*

²*Les parties ne peuvent recourir avant d'avoir épuisé la voie de la réclamation.*

Art. 67 Autorité compétente

¹*L'autorité qui a rendu la décision attaquée statue sur la réclamation.*

Art. 68 Forme et délai

¹*La réclamation s'exerce par acte écrit et sommairement motivé dans les trente jours dès la notification de la décision attaquée.*

²*Le délai de réclamation contre les décisions incidentes est de dix jours.*

Les alinéas 3 et 4 sont en conséquence abrogés.

3.2.4.4 Article 16a (Modalités du versement des subventions)

Le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

3.2.5 Chapitre IV : Lignes de trafic urbain

3.2.5.1 Article 17 (Participation de l'Etat et des communes : investissement)

Le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

3.2.5.2 Article 18 (Participation de l'Etat et des communes : exploitation)

Le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

3.2.5.3 Articles 20 et 21 (Répartition entre communes : défaut d'entente et procédure de répartition)

Le "département" est remplacé par le "service" en cohérence avec l'art. 4a, alinéa 1, lettre h qui confie au service la tâche d'établir les tableaux de répartition entre l'Etat et les communes.

3.2.5.4 Article 21 (Procédure de répartition)

Les modifications sont analogues à celles apportées à l'art.16.

3.2.6 Chapitre Vbis "Subventions en faveur de la mobilité douce", nouveau

Le chapitre introduit les dispositions liées à la promotion de la mobilité douce, et notamment à celle des deux-roues non motorisés en application de la Stratégie cantonale de promotion du vélo.

3.2.6.1 Article 29a (Aménagement d'infrastructures), nouveau

Alinéa 1 : cet alinéa fixe que le service peut accorder des subventions aux communes à raison de 15% pour participer au financement de mesures d'aménagements d'infrastructures en faveur des deux-roues non motorisés sur les routes communales ou sur les routes cantonales en traversée de localité.

Le coût déterminant de la mesure doit être égal ou supérieur à 250'000 CHF. Cette limite vise à concentrer les moyens sur des projets d'une importance suffisante pour avoir un impact réel sur l'utilisation des deux-roues. Divers projets peuvent être regroupés pour autant que la mesure présente une cohérence d'ensemble. Au taux de 15%, la subvention minimale du canton serait ainsi de 37'500 CHF. Cette disposition vise également à concentrer les procédures de suivi et de contrôle à assurer en application de la LSubv.

Il convient ici de rappeler que la loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou RSV 725.01) règle le financement de ces mesures sur les routes cantonales hors traversée de localité, en application de l'article 53 LRou, dans la mesure où ces équipements s'inscrivent dans la planification cantonale du réseau des deux-roues non motorisés.

Cette situation est distincte des cas définis à l'article 54, alinéa 1, LRou qui spécifie que " *les dépenses relatives aux aménagements annexes en bordure de routes, en dehors des traversées de localités, demandés par les communes, tels que trottoirs, places de parc, baies d'arrêt de bus, voies de présélection et pistes cyclables sont supportées par les communes*". Néanmoins, l'alinéa 2 précise que " *L'Etat prend à sa charge la moitié des frais de construction et d'acquisition des terrains pour les trottoirs, baies d'arrêt de bus et pistes cyclables dont il admet la nécessité*".

Alinéa 2 : cet alinéa prévoit que la participation de l'Etat soit portée à 20% pour les ouvrages de franchissement compte tenu de leurs coûts, d'une part, et de leur valeur ajoutée dans un réseau de deux-roues en permettant de réduire la longueur de déplacement, d'autre part.

Le coût déterminant de la mesure doit être égal ou supérieur à 250'000 CHF pour des motifs analogues à ceux qui sont mentionnés pour l'alinéa 1. Au taux de 20%, la subvention minimale du canton serait ainsi de 50'000 CHF.

Alinéa 3 : cet alinéa fixe que la participation de l'Etat à une mesure est conditionnée à une subvention de la Confédération par son fonds d'infrastructures. Celui-ci a été créé par la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (Loi sur le fonds d'infrastructure, FInfr) du 6 octobre 2006 (RS 725.13).

3.2.6.2 Article 29b (Mesures de promotion), nouveau

Cet article fixe que l'Etat peut accorder des subventions pour des mesures de promotion de la mobilité douce d'intérêt cantonal, notamment pour la signalisation des itinéraires de mobilité douce, pour des mesures de sensibilisation du public et d'incitation à l'utilisation de la mobilité douce ainsi que pour des actions de sensibilisation et de conseil aux responsables de l'aménagement de l'espace public. Ces mesures figurent dans la Stratégie cantonale de promotion du vélo.

Ces dispositions portent sur l'ensemble des modes de déplacement de la mobilité douce, y compris les déplacements à pied. En application de l'article 6 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) du 4 octobre 1985 (RS 704), le Service de la mobilité accorde à Vaud Rando (ex Association vaudoise du tourisme pédestre) une contribution financière annuelle pour le balisage des chemins de randonnée pédestre du réseau cantonal. Celle-ci s'est élevée en 2012 à CHF 130'000.-.

3.2.6.3 Article 29c, nouveau

L'article précise que les art. 6a (durée d'octroi de la subvention), 8 (collaboration entre autorités en matière de contribution financière) et 9 (formes de la subvention et montants) du chapitre II "Subventions accordées aux entreprises de transport public" sont applicables par analogie.

3.2.7 Chapitre VI : droit d'expropriation

3.2.7.1 Article 30 (Terrains et droits nécessaires)

Le titre de l'article est précisé.

Alinéa 1 : le champ d'application de l'expropriation est étendu aux aménagements en faveur de la mobilité douce.

3.2.7.2 Article 30a (Pose de dispositifs de support pour les lignes de contact des transports publics), nouveau

Alinéa 1 : cette disposition complète le chapitre VI "Droit d'expropriation". Elle permet de clarifier la situation juridique concernant l'aménagement des lignes aériennes de contact permettant l'alimentation en électricité des transports publics. Ainsi, le propriétaire d'un fonds riverain d'une route est tenu de tolérer sur son immeuble la pose de dispositifs de support (tels que mâts ou ancrages sur les façades des bâtiments) pour les lignes de contact des transports publics (trolleybus, tramway, chemin de fer). Différents réseaux connaissent cette situation, notamment les Transports publics du Chablais (TPC), les Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV), les Transports publics de la région lausannoise (tl) ou le Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB).

Cet alinéa complète les dispositions de l'article 47 de la LRou qui fixe que "*le propriétaire d'un fonds riverain d'une route est tenu d'y tolérer la pose d'installations diverses nécessaires à l'exploitation de celle-ci, telles que canalisations, signaux routiers, dispositifs d'éclairage et de sécurité, pare-neige*". Elle figure toutefois dans la LMTP dans la mesure où elle concerne des entreprises de transport public.

Alinéa 2 : la disposition rappelle que la loi sur l'expropriation est applicable.

3.2.8 Chapitre VII : Sanctions et voies de recours

3.2.8.1 Article 31 (Restitution de la subvention)

Dans le titre de l'article, le terme de contribution financière est remplacé par subvention.

Alinéa 1 : le terme de contribution financière est remplacé par subvention. La disposition précise que c'est l'autorité d'octroi qui peut exiger le remboursement de la subvention dans les cas mentionnés aux lettres a à d.

Alinéa Ibis, nouveau : la disposition précise que les communes disposent de la même faculté pour les aides qu'elles accordent directement (lignes de trafic urbain, notamment).

Alinéa 2 : la disposition précise que c'est l'autorité d'octroi qui décide du montant à rembourser.

3.2.8.2 Article 32 (Recours)

Alinéa 1 : la disposition maintient la règle de base que les recours contre des décisions prises en application de la présente loi relèvent du Conseil d'Etat.

Alinéa 2, nouveau : toutefois, font exception les recours contre les décisions prises en application des art. 16 (procédure de répartition entre communes pour les lignes de trafic régional) et 21 (procédure de répartition entre communes pour les lignes de trafic urbain) : dans ces cas, les recours relèvent du Tribunal cantonal selon la LPA.

Alinéa 3, nouveau : l'alinéa précise que le recours de droit administratif n'a pas d'effet suspensif sur les avances prévues par l'art. 9, alinéa 5.

4 APPUI CANTONAL AUX MESURES EN FAVEUR DES DEUX-ROUES DANS LES PROJETS D'AGGLOMÉRATION : CRÉDIT-CADRE

4.1 Mesures retenues

Les mesures retenues pour l'aide cantonale sont les mesures vélo de compétence communale et la part vélo des requalifications routières de compétence communale.

4.2 Compétence et organisation de la mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération

Les modifications légales proposées dans la LMTP ne changent pas la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Celles-ci sont définies dans la loi cantonale sur les routes (LRou) :

- les communes sont propriétaires des routes communales et des routes cantonales en traversée de localité : elles sont en charge de l'aménagement, de l'entretien et du financement de ce réseau,
- le canton est propriétaire des routes cantonales hors traversée de localité : il est en charge de l'aménagement, de l'entretien et du financement de ce réseau.

4.3 Mécanisme de soutien financier

Les principes sont les suivants :

- Les mesures pouvant bénéficier d'un soutien cantonal de 15% sont celles en faveur des vélos inscrites en liste A dans les projets d'agglomération.
- Le soutien cantonal est porté à 20% pour les ouvrages de franchissement (passage inférieur, passerelle) en raison de leur rôle essentiel dans le développement des réseaux de mobilité douce.
- Le soutien cantonal à une mesure ne sera possible que si cette dernière est elle-même financée par la Confédération par son fonds d'infrastructure.
- Pour assurer une prise en compte homogène des coûts, le soutien cantonal sera versé sur la base du décompte effectué par la Confédération.
- Au même titre que la Confédération, le canton ne considérera que les frais imputables des mesures pour définir le montant de l'allocation. Le cas échéant, le document "Coûts occasionnés par la construction des infrastructures de mobilité douce les plus courantes – documentation sur la mobilité douce Nr 120", publié par la Confédération, servira de base pour définir les frais imputables.
- Un montant plafond est défini pour chaque mesure. Il est défini sur la base des conventions de répartition en cours d'élaboration, qui précisent la mise en œuvre des mesures (juillet 2012), et des programmes de mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération datée de décembre 2009.

4.4 Crédit cadre pour l'appui cantonal aux mesures vélo de compétence communale

Le soutien cantonal est défini sur la base des conventions de répartition et des programmes de mise en œuvre transmis à la Confédération fin 2009 par les agglomérations. Le crédit concerne les mesures A (2011-2014).

L'annexe 1 présente à titre indicatif la liste des mesures retenues en faveur du vélo dans les projets d'agglomération.

Le crédit-cadre cantonal est basé sur ces éléments. Le tableau ci-après présente la synthèse des mesures retenues figurant dans l'annexe 1 et les montants attribués dans le crédit-cadre cantonal.

Mesures en faveur du vélo dans les projets d'agglomération		Coût imputable selon ordonnance fédérale		Subvention fédérale escomptée	Participation VD aux mesures vélo de compétence communale (crédit-cadre)		
		[mio CHF HT]			[mio CHF HT]		
		Réf. 2005 IPCo 2005 126.4 [mio CHF]	Réf. 2012 IPCo 2012 136.5 [mio CHF]		Taux	Réf. 2005 IPCo 2005 126.4 [mio CHF]	Réf. 2012 IPCo 2012 136.5 [mio CHF]
Code ARE			[mio CHF]	[%]			
AggloY	5938.000	12.22	13.19	1.94		1.91	2.06
Réseaux mobilité douce (part vélos)	5938.041	1.56	1.68	0.59	15%	0.23	0.25
Franchissements (part vélos)	5938.041	1.68	1.81	0.54	20%	0.34	0.36
Stationnement pour vélos	5938.041	3.22	3.48	0.81	15%	0.48	0.52
Requalification routière en traversée de localité (part vélos)	5938.003 - 5938.011	5.76	6.22	(1)	15%	0.86	0.93
PAFVG - RC1 Mies-Founex	6621.057	1.57	1.70	(1)	15%	0.24	0.26
PALM	5586.000	46.09	49.75	13.72		8.40	9.05
Réseaux de mobilité douce (part vélos)	5586.002	8.50	9.18	3.38	15%	1.22	1.30
Franchissements (part vélos)	5586.004	30.89	33.34	8.75	15%	6.17	6.66
Stationnement pour vélos	5586.006	4.07	4.39	1.59	15%	0.62	0.66
Réaménagement des routes principales en traversée de localité (part vélos)	5586.010	2.63	2.84	(1)	15%	0.39	0.43
Total (HT)		59.88	64.64			10.55	11.37
Mesures complémentaires en planification (environ 8%)		5.83	6.30		15%	0.87	0.94
Total (HT)		65.71	70.94			11.42	12.31
Total (TTC) arrondi							13.30

(1) conventions en cours d'établissement.

Au total, l'aide cantonale se monte à 12.31 millions CHF hors TVA pour les trois projets d'agglomération vaudois : 2.06 millions CHF (18%) sont prévus pour le projet d'agglomération yverdonnois, 0.26 million CHF (2%) pour le projet d'agglomération franco-valdo-genevois et 9.05 millions CHF (80%) pour le projet d'agglomération Lausanne-Morges. Enfin, un montant de 0.94 million CHF est prévu pour les mesures complémentaires en planification dans les trois agglomérations.

En tenant compte de la TVA au taux de 8%, le montant du crédit-cadre est ainsi de 13.3 millions de francs.

5 MODE DE SUIVI DU PROJET

5.1 Gestion de l'aide fédérale

Selon l'article 17 b de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin ; RS 725.116.2), les contributions de la Confédération sont versées aux cantons à l'intention des organismes responsables.

Le Service cantonal de la mobilité (SM) du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) est désigné par la Confédération au titre d'organe de coordination. Il a pour tâche de reverser aux maîtres d'ouvrages des mesures concernées (en règle générale : les communes) la contribution fédérale attribuée au projet concerné selon la convention de répartition passée entre le DIRH et les communes.

5.2 Gestion de l'aide cantonale

Le canton, représenté par le SM, gèrera de manière distincte l'attribution des subventions cantonales aux mesures vélo des projets d'agglomération selon les dispositions nouvelles de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP).

6 CONSÉQUENCES DU PROJET DE LOI ET DU PROJET DE DÉCRET

6.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet d'investissement n° 600'503

Les montants seront versés aux communes sur la base des décomptes effectués par la Confédération, sous forme d'apport à fonds perdus. Les montants devraient être libérés selon le planning suivant :

Intitulé	Année 2013 [mio CHF]	Année 2014 [mio CHF]	Année 2015 [mio CHF]	Année 2016 [mio CHF]	Total [mio CHF]
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	3.35	3.35	3.50	3.10	13.30
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	-	-	-	-	-
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	3.35	3.35	3.50	3.10	13.30
b) Informatique : dépenses brutes	-	-	-	-	-
b) Informatique : recettes de tiers	-	-	-	-	-
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	-	-	-	-	-
c) Investissement total : dépenses brutes	3.35	3.35	3.50	3.10	13.30
c) Investissement total : recettes de tiers	-	-	-	-	-
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	3.35	3.35	3.50	3.10	13.30

L'objet Procofiév 600'503 (Strat. cant. 2 roues : appui mesures A proj. agglo & mes promos) est introduit au budget d'investissement 2013 et plan 2014-2017 avec les montants suivants :

Année 2013 CHF 3'500'000.-
 Année 2014 CHF 3'500'000.-
 Année 2015 CHF 3'500'000.-
 Année 2016 CHF 2'400'000.-
 Année 2017 CHF 0.-

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

6.2 Amortissement annuel

L'Etat donnera un appui financier à la réalisation des mesures vélo des projets d'agglomération pour un montant total de CHF 13'300'000.-. L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de **CHF 665'000.-** par an et prélevé en totalité sur le montant de préfinancement de CHF 325'000'000.-.

6.3 Charges d'intérêt

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

$$\frac{\text{CHF } 13'300'000 \times 5,0 \times 0,55}{100} = \text{CHF } 365'750.- \text{ arrondi à } \text{CHF } 365'800.-$$

dont CHF 76'800.- relatives aux charges nouvelles.

6.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet n'a pas de conséquence sur l'effectif du personnel.

6.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La charge annuelle d'amortissement de CHF 665'000.- est financée au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de 325 millions que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des 500 millions de francs qui a pu être dégagée pour des projets notamment en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RPT).

6.6 Conséquences sur les communes

Les communes impliquées dans les projets d'agglomération se sont engagées à mettre en oeuvre les mesures prévues dans le programme de mise en oeuvre des projets d'agglomération. Le crédit cadre permettra d'alléger les investissements communaux pour les mesures vélo des projets d'agglomération.

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

Une évaluation des mesures vélo pouvant bénéficier d'un financement cantonal a été réalisée à l'aide de la boussole 21, développée par l'unité du développement durable (UDD). Elle met en évidence l'apport positif des mesures pour les trois piliers du développement durable.

Economie

Les mesures en faveur des cyclistes répondent aux besoins exprimés dans de nombreux documents de planification (plan directeur de la locomotion douce, plan directeur cantonal, stratégie cantonale de promotion du vélo, projets d'agglomération, plan des mesures OPair du PALM,...) et bénéficient d'un bon rapport coût/utilité (réf. évaluation du projet d'agglomération Lausanne-Morges, INFRAS et MRS, novembre 2007).

La viabilité des projets est également considérée comme favorable, puisque les communes ont globalement confirmé en 2011 le programme de mise en oeuvre des mesures annoncées en 2009 et précisé la mise en oeuvre des mesures dans le cadre de l'élaboration de conventions de répartition. De plus, les communes bénéficient des structures d'appui et d'accompagnement des projets d'agglomération, des schémas directeurs et du canton.

Dans une moindre mesure, la réalisation de nouvelles infrastructures participe à la dynamique économique (création de projet, études,...) et améliore les conditions d'accès aux entreprises (création/sécurisation d'itinéraires,...).

Environnement

En raison de son rayon d'action, le vélo est un moyen de déplacement particulièrement bien adapté au milieu urbain ; douze à quinze minutes suffisent pour parcourir trois kilomètres à vélo. Il est souvent plus performant que les transports individuels motorisés aux heures de pointe, voire que les transports publics sur route dans certains cas. De plus, le vélo se combine bien avec les transports publics sur rails pour des trajets plus longs, par exemple entre les agglomérations.

Un transfert modal de la voiture au vélo participe au désengorgement des centres villes puisque le vélo occupe une surface nettement inférieure aux voitures, tant sur la route que dans les parkings. De plus, il permet de diminuer les émissions de particules et l'utilisation des énergies fossiles.

Dans une moindre mesure, le transfert modal réduit l'apport de substances polluantes dans le sol et participe à une diminution des gaz à effet de serre.

La création de nouvelles infrastructures en faveur des cyclistes peut impliquer une augmentation des surfaces imperméables.

Société

La réalisation de nouvelles infrastructures vise principalement à sécuriser les trajets à vélo et à raccourcir certains grâce à la création de nouveaux itinéraires ou de nouveaux franchissements d'obstacles. Une forte amélioration de la sécurité des usagers et du cadre de vie est donc attendue.

Comme la pratique du vélo implique une activité physique, son utilisation quotidienne participe

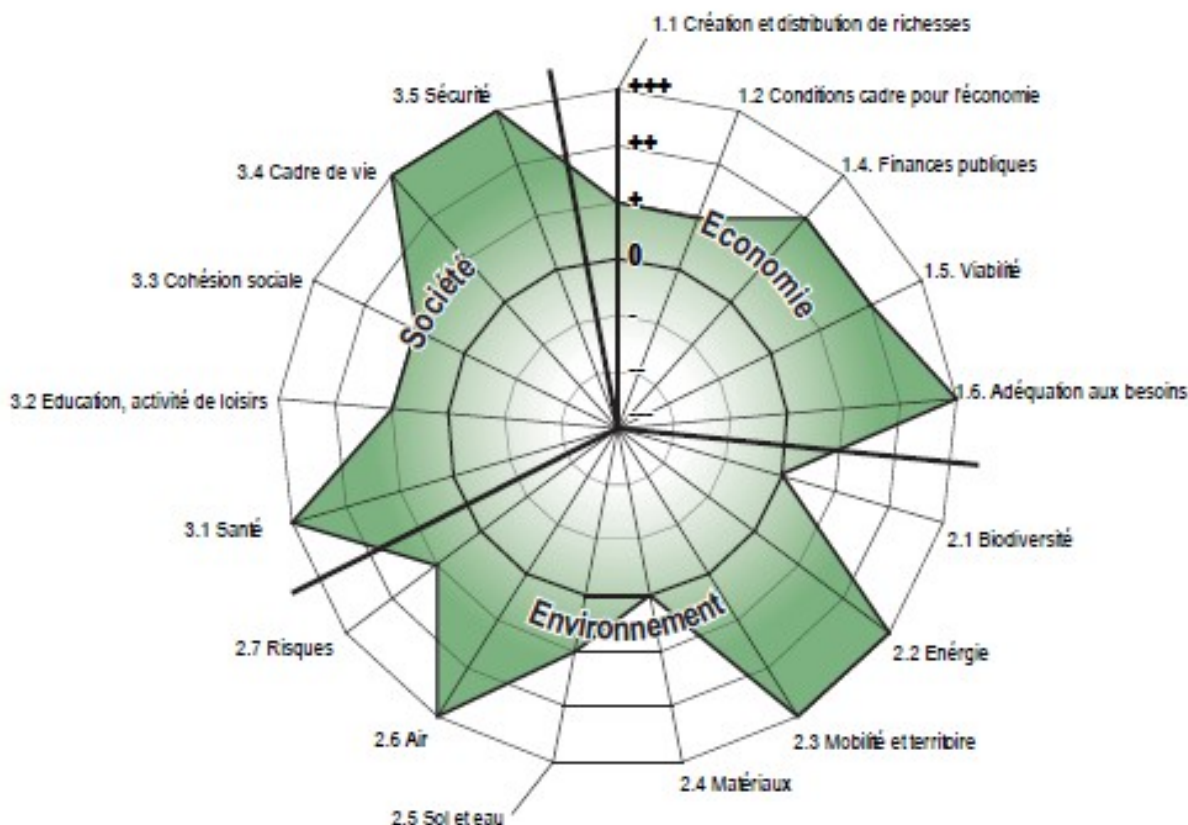
activement à la lutte contre les maladies cardio-vasculaire et les problèmes d'obésité.

Le réseau cyclable planifié dans les agglomérations vise principalement à répondre aux déplacements quotidiens de la population (pendulaire, formation, achats,...). Des synergies sont toutefois recherchées avec les réseaux de loisir "La Suisse à vélo", dans le but de minimiser les coûts et de sécuriser les déplacements de loisir.

Enfin, le développement des infrastructures en faveur des cyclistes encourage et sécurise l'usage d'un moyen de déplacement bon marché et accessible à tous sur le plan financier.

Représentation graphique

Une représentation graphique de l'évaluation détaillée est présentée ci-dessous.



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

La promotion de la mobilité douce fait partie de l'axe no 4 "Investir - innover - faire rayonner le canton" du programme de législature 2012 – 2017, adopté le 12 octobre 2012 par le Conseil d'Etat.

La mesure 4.3 porte sur les transports publics et la mobilité avec pour buts d'investir et d'optimiser. La 2ème action de cette mesure concerne le développement de la mobilité douce. Cette action a pour objectif de "créer de nouvelles interfaces entre les différents modes de transport pour faciliter et encourager l'utilisation des transports publics et la mobilité douce, en facilitant l'accès aux gares et en développant les cheminements piétons et les aménagements pour vélos".

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

Le projet de décret est conforme aux principes de la loi sur les subventions.

Le décret est basé sur les modifications apportées aux dispositions de la loi cantonale sur les transports publics (LTPu).

Les conditions des contributions seront formalisées dans le cadre des conventions de répartition financière entre les bénéficiaires de l'aide et l'Etat de Vaud, représenté par le Service de la mobilité (SM). Ces conventions fixeront les modalités des contributions, notamment la part de l'aide cantonale et le montant plafond y relatif, ainsi que la procédure de suivi et de contrôle de l'aide (lettre h de

l'article 11, LSubv), l'obligation de renseigner du bénéficiaire (lettre k de l'article 11, LSubv). Le suivi est assuré par le SM.

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

Introduction

Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites "liées", soustraites à l'obligation citée dans l'alinéa 2 de l'article 163 Cst-VD : *"Avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires"*.

Une charge est liée lorsqu'elle est imposée par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique, de sorte que l'autorité de décision n'a aucune marge de manoeuvre quant à son principe, à son ampleur et au moment où elle doit être engagée.

Principe de la dépense

Le projet de décret repose notamment sur l'article 52, alinéa 3 de la Constitution vaudoise qui impose comme mission à l'Etat et aux communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement. En encourageant le développement des mesures vélo dans les agglomérations, l'Etat participe à la lutte contre l'engorgement des réseaux routiers, les émissions sonores et de poussières fines, les problèmes de stationnement ou les problèmes de santé publique.

Le développement de la mobilité douce est considéré comme *"un pilier indispensable à toute politique de mobilité durable"* dans le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006 (voir aussi chapitre 2.5 de l'exposé des motifs). Les valeurs limites d'émissions des polluants atmosphériques, notamment les oxydes d'azote, sont en effet dépassées dans l'agglomération. Une des mesures les plus efficaces pour lutter contre les émissions de polluant provenant du trafic individuel motorisé consiste à promouvoir un report des usagers vers un autre mode de déplacement plus favorable à l'environnement, comme la mobilité douce. Les actions à mener sont développées dans les fiches MO-21 et MO-22 du plan des mesures OPair. Ces mesures font partie du PALM présenté en 2007 à la Confédération, et qui bénéficient de la contribution fédérale pour les projets d'agglomération.

Dès lors, les mesures concernant le PALM constituent ainsi des dépenses liées (79% du total selon chapitre 4.4).

En revanche, les mesures concernant l'AggloY et le PAFVG constituent des mesures nouvelles dans la mesure où ces projets ne découlent pas d'un plan des mesures OPair (21% du total selon chapitre 4.4).

Quotité de la dépense

Les mesures vélo constituent une partie des projets d'agglomération qui ont été favorablement évaluées par la Confédération, notamment en raison de leur rapport coût-utilité très favorable.

Le financement des mesures par la Confédération et le canton se base sur un coût effectif limité aux infrastructures (frais imputables), plafonné aux montants annoncés et basé sur des coûts usuels définis par la Confédération dans le document "Coûts occasionnés par la construction des infrastructures de mobilité douce les plus courantes – documentation sur la mobilité douce Nr 120".

Moment de la dépense

La mise en œuvre d'une aide cantonale aux mesures vélo des projets d'agglomération est principalement liée au planning fixé par la Confédération dans son programme d'agglomération. Comme le titre de l'arrêté fédéral du 21 septembre 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 le précise, la réalisation des mesures en liste A des projets d'agglomération de 1^{ère} génération présentés en 2007 peut intervenir à partir de 2011. Aucun délai n'est fixé pour le début des travaux.

Les mesures du plan OPair sont contraignantes pour le Canton et *"doivent être réalisées en règle général dans les cinq ans"* (art 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air). L'échéance d'assainissement pour le plan OPair a été fixée à l'horizon 2015.

Conclusions

Conformément à l'art 163, alinéa 2, de la Constitution vaudoise, avant de proposer tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, l'Etat doit s'assurer de leur financement.

Les mesures concernant le PALM constituent des dépenses liées (79% du total : voir ci-dessus).

Dans le cas présent, la compensation des dépenses nouvelles, pour la part de l'amortissement annuel, est prélevée sur le montant de 325 millions que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des 500 millions de francs qui a pu être dégagée pour des projets notamment en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RPT).

En revanche, la charge nette théorique d'intérêt liée aux dépenses nouvelles doit faire l'objet d'une compensation. Les contributions prévues dans le projet de décret visent des subventions à l'investissement. Or, celles-ci, contrairement aux subventions dites de fonctionnement ne sont pas prélevées sur le budget ordinaire de l'Etat. La somme qu'il est prévu d'allouer au Conseil d'Etat doit donc être empruntée, même si elle est prévue dans le cadre du préfinancement. Le préfinancement permet, sur le plan comptable, d'assurer l'amortissement de l'emprunt mais non la charge d'intérêt y relative. C'est pour cette raison, que si l'on admet que l'amortissement du montant afférent à la part des dépenses qualifiées de charge nouvelle est compensé dans le cadre des mesures de préfinancement, il n'en va pas de même pour les intérêts.

Dès lors, la charge nette théorique d'intérêt pour les mesures concernant l'AggloY et le PAFVG doit être compensée. Ce montant représente le 21% du total de CHF 365'700.- (au taux de 5% l'an - voir chapitre 6.3 ci-dessus), soit un montant annuel de CHF 76'800.-.

Cette compensation sera opérée au sein du budget 2014 du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH).

6.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Une aide au développement des mesures vélo de compétence communale des agglomérations participe à la mise en œuvre de la fiche A23 du Plan directeur cantonal.

6.12 Incidences informatiques

Le projet n'a pas d'incidences informatiques.

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

Lors de leur réalisation, les mesures bénéficieront de contributions fédérales accordées par le fonds d'infrastructure et son volet de financement des transports d'agglomération. Ce nouveau financement découle de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT).

6.14 Simplifications administratives

Une procédure sera mise en place par le Service de la mobilité pour assurer la distribution aux communes des subventions fédérales allouées pour les mesures des projets d'agglomération. Dans le but de simplifier les démarches, le Canton coordonnera la procédure applicable aux subventions fédérales pour l'octroi, le suivi et le contrôle des subventions cantonales.

6.15 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Intitulé (unité : 1000 CHF)	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge d'intérêt	-	365.8	365.8	365.8	1'097.4
Amortissement	-	665.0	665.0	665.0	1'995.0
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires	-	-	-	-	-
Total augmentation des charges	-	1'030.8	1'030.8	1'030.8	3'092.4
Diminution de charges*	-	-76.8	-76.8	-76.8	-230.4
Revenus supplémentaires	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	-	-665.0	-665.0	-665.0	-1'995.0
Total net	-	289.0	289.0	289.0	867.0

*Les effets des charges nouvelles seront compensés dans le cadre du budget du DIRH

7 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT PIERRE ZWAHLEN : POUR LA PROMOTION DE L'USAGE DU VÉLO DANS LE CANTON, NOUVEAU TOUR DE ROUE EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (06_POS_216)

Rappel du postulat

Dans le cadre des efforts du canton pour favoriser la mobilité douce, l'encouragement de l'usage des deux-roues légers doit prendre une place prioritaire, tant pour des raisons de santé publique que de politique énergétique.

Or les cyclistes sont exposés à de nombreux risques sur la grande part du réseau routier. Ils représentent aujourd'hui une partie faible et vulnérable, parmi les acteurs du trafic. Les mesures de protection sont rares en leur faveur. Entreprises au cas par cas, elles sont encore dépourvues de cohérence à l'échelle du canton.

Il est temps de faciliter systématiquement les déplacements en vélo, notamment en étendant le réseau des pistes cyclables (séparées de la chaussée) et des bandes cyclables (délimitées sur la chaussée par des lignes jaunes). Il s'agit dès lors de définir un plan d'itinéraires sûrs et praticables sur l'ensemble du territoire cantonal, tenant compte des centres d'activités, des équipements et de la topographie.

Le sens principal du présent postulat est d'offrir des parcours continus, sûrs et confortables aux deux-roues légers, à commencer par les axes de déplacement usuels tant utilitaires (accès aux commerces, aux lieux de concentration d'emplois) que de loisirs (le long des lacs, par exemple). Il s'agit de réduire les facteurs de conflits avec les autres modes de déplacement. Des points particulièrement dangereux peuvent être identifiés sur les routes de trafic cantonales et corrigés à l'avantage des cyclistes.

Un réflexe en faveur des deux-roues doit s'imposer systématiquement dans la politique des déplacements et dans ses champs d'application différents. Il y a lieu d'étudier, lors de la conception de tout aménagement ou réaménagement routier, des possibilités de favoriser un trafic cycliste pratique et sûr. Il est possible de prendre des mesures légères, adaptées, flexibles, bon marché, sans craindre

l'innovation bénéficiant aux usagers des deux roues. Ainsi, des solutions s'offrent parfois d'elles-mêmes hors des itinéraires dûment planifiés, permettant confort et raccourcis. Chaque projet routier sera avantageusement vérifié quant à sa pertinence pour les déplacements de vélos.

Sur le réseau routier principal, les aménagements d'itinéraires deux-roues doivent prévoir les mesures de protection nécessaires, par des pistes voire des bandes cyclables et une régulation appropriée. Quant au réseau de distribution dans les quartiers ou zones résidentielles, les communes peuvent être encouragées à favoriser des itinéraires mixtes ou des bandes cyclables à contresens par exemple. En milieu urbain notamment, on peut prévoir des itinéraires de rabattement sur des axes de transport public pouvant prendre en charge les vélos (en particulier à la montée) : les trains et le futur M2 en sont des exemples. Les cyclistes seront autorisés à circuler sur les voies des bus à la descente et — pour autant que la voie ait la largeur suffisante — au plat. Pour éviter des vols, les usagers doivent pouvoir cadenasser leur vélo à un point fixe sur les places de stationnement prévues à cet effet. La question du stationnement et de l'embarquement des bicyclettes doit également être examinée avec les partenaires de transports publics (CFF, Mobilis, BAM, etc.), afin de faciliter l'usage de la petite reine. Les représentants de l'Etat dans les organes concernés favoriseront des propositions en ce sens.

Un plan directeur cantonal des déplacements formalisera ses intentions favorables aux deux-roues légers, après un état des lieux. Le Conseil d'Etat devrait également étudier la possibilité d'un mode d'encouragement financier pour des aménagements cyclables accomplis par les communes.

Promouvoir le vélo signifie aussi informer largement à propos des itinéraires sûrs et facilités existant dans le canton, par exemple par la coédition d'une carte routière vaudoise mise à jour. La réalisation d'une telle politique s'inscrit dans l'objectif de développement durable, auquel les Vaudoises et Vaudois sont attachés, et dans la réalisation d'un Agenda 21 cantonal en cours d'élaboration.

La promotion de l'usage du vélo implique la désignation d'une déléguée ou d'un délégué, chargé-e de mettre en oeuvre une politique favorable aux deux-roues légers dans le canton. La personne désignée devrait consacrer l'essentiel de son temps aux questions liées au vélo. Elle pourrait assurer notamment un conseil technique aux communes pour leurs aménagements cyclables. La personne désignée restera à l'écoute des organisations d'usagers et développera au besoin des partenariats avec les associations cyclistes. Accompagnée d'un groupe réunissant les représentants des services cantonaux concernés, elle veillera à faciliter les déplacements à vélo pour tout projet ou réaménagement routier, intervenant dans la procédure consultative interne en particulier.

Nous suggérons le renvoi de ce postulat à une commission du Grand Conseil, pour prendre la dimension des dangers et difficultés rencontrées aujourd'hui par les usagers de la petite reine.

Lausanne, le 4 juillet 2006.

(Signé) Pierre Zwahlen

Rapport du Conseil d'Etat

La stratégie cantonale de promotion du vélo et le projet de décret présenté répondent à la quasi totalité des remarques et vœux formulés dans le postulat. Quelques éléments sont toutefois précisés :

- L'autorisation des cyclistes dans les voies bus à la descente est une problématique principalement communale. Le Conseil d'Etat peut entrer en matière sur ce type de disposition, pour autant que la mixité vélo-bus ne péjore pas les performances des lignes de transports publics et ne soit pas source de dangers pour cyclistes.
- Le canton soutient l'édition des cartes vélo produites par les villes et communes du canton, qui sont principalement destinées aux déplacements quotidiens. L'édition d'une carte vélo à l'échelle cantonale ne semble toutefois pas nécessaire compte tenu de l'existence des cartes Suisse Mobile.
- La création d'un poste de Délégué(e) vélo au canton a été analysée lors de l'élaboration de la stratégie cantonale de promotion du vélo en tenant compte du rôle de l'Etat, et plus particulièrement de la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Elle conclut à la nécessité de créer un organe d'appui en matière de planification et d'aménagement cyclable. Le Guichet vélo a été créé à cet effet.

8 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT ALEXIS BALLY : DES BÂTIMENTS ACCUEILLANTS POUR LES VÉLOS (07_POS_248)

Rappel du postulat

Actuellement, tous les documents cantonaux et régionaux contenant un chapitre sur la mobilité accordent une place privilégiée à la mobilité douce (projet de plan directeur cantonal, PALM, SDOL, plan de mesures OPair pour la région).

Sur le terrain, même si l'usage du vélo-transport a progressé ces derniers temps à Lausanne, beaucoup reste à faire en comparaison d'autres villes et cantons suisses.

La promotion du vélo-transport passe bien entendu par des aménagements urbains tels que pistes et bandes cyclables, signalisations, accès aux zones piétonnes, etc. Dans ce sens, l'urbaniste peut s'appuyer sur une importante documentation, avec de nombreux exemples de réalisations.

Par contre, il n'existe pratiquement pas chez nous de mesures incitatives au niveau des bâtiments (Berne fait exception avec sa loi sur les constructions). Actuellement, il est d'usage de se référer aux normes VSS pour exiger un certain nombre de places de stationnement pour voitures comme condition pour accorder un permis de construire. Il n'existe par contre aucune disposition prévoyant l'aménagement de places pour vélos dans un immeuble ou à proximité immédiate de son entrée. Sur le plan pratique, au contraire, les vélos sont mal vus près des entrées et sont pourchassés par la majorité des gérances et des concierges. Or l'attrait du vélo réside justement dans le fait qu'il permet le porte à porte. Pouvoir sauter sur son vélo sitôt sorti de son logement et pouvoir le laisser tout près de la porte de l'immeuble de destination contribue tout autant, sinon plus, à la motivation à utiliser ce mode de transport que les aménagements urbains.

A ce titre, on peut citer comme exemple les bâtiments de la première étape de l'EPFL, où des places pour vélos ont été aménagées tout près des portes d'entrée. C'est pratique et, en même temps, on se rend compte du premier coup d'oeil du nombre relativement important d'utilisateurs, ce qui contribue à valoriser socialement le statut du cycliste. Rendre visible plutôt que cacher pourrait être l'enseignement de cet exemple. Ce qui est aussi plus simple au niveau de la conception des bâtiments.

Dans la loi sur l'énergie, il est question de l'exemplarité des bâtiments de l'Etat. Et si exemplarité voulait aussi dire augmentation du nombre de vélos parqués devant ses immeubles ?

Par le présent postulat, je demande au Conseil d'Etat, d'une part, de prendre des mesures pour faciliter le stationnement des vélos devant ou dans ses bâtiments et d'autre part, d'étudier l'introduction, dans la LATC, de dispositions visant au même but et étendues à l'ensemble des constructions nouvelles.

Pully, le 5 février 2007.

(Ont signé) Alexis Bally et 3 cosignataires

Rapport du Conseil d'Etat

La problématique du stationnement vélo dans les bâtiments est prise en compte dans l'article 40a du règlement d'application de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC). Cet article a fait l'objet d'une modification le 6 février 2008 qui va dans le sens de la proposition développée dans le postulat.

Les dispositions de cet article modifié sont les suivantes :

Places de stationnement pour véhicules à moteur et deux-roues légers non motorisés

¹*La réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur et les deux-roues légers non motorisés, dans le respect des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports et en fonction de l'importance et de la destination de la construction .*

²*A défaut de réglementation communale conforme aux normes en vigueur, celles-ci sont applicables aux véhicules motorisés et aux deux-roues légers non motorisés.*

³*Si les conditions locales le permettent, les places de stationnement sont perméables.*

9 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION GRÉGORY DEVAUD ET CONSORTS : POUR DES BANDES OU DES PISTES CYCLABLES LORS DE TOUTE NOUVELLE CONSTRUCTION, RÉFECTION ET CORRECTION DE ROUTES CANTONALES (10_MOT_091)

Rappel de la motion

Le Conseil d'Etat est chargé de préparer une modification de la loi cantonale sur les routes rendant obligatoire l'aménagement de bandes ou pistes cyclables lors de toute nouvelle construction, réfection et correction de routes cantonales.

Seules des exceptions pourront être faites lorsque la nature des lieux rendrait cet aménagement trop difficile ou excessivement onéreux ainsi que lorsqu'un tel aménagement existerait déjà à proximité de la route en question (éviter le double usage).

Afin de garantir la sécurité de tous les usagers de la route et particulièrement celle des cyclistes, le gabarit de la route ne devra, dans la mesure du possible, pas être restreint en raison de la présence de bandes cyclables.

Si ces aménagements sont réalisés en même temps que la construction, la réfection ou la correction de tronçons routiers, ils profitent d'une synergie importante en relation avec les travaux principaux. Les coûts de ces aménagements sont dès lors fortement inférieurs à ceux qu'il faudrait consacrer pour des aménagements ultérieurs ou indépendants des travaux routiers. L'aménagement systématique de bandes ou pistes cyclables sur nos routes contribuera à une augmentation importante de la sécurité. Il est important que le canton s'engage dans tous les projets qui permettent de réduire le nombre de tués et de blessés parmi les usagers de la route. Les personnes qui profiteront plus particulièrement de l'amélioration de la sécurité sont les enfants et les jeunes mais également les pendulaires habitués à se rendre au travail à vélo.

Enfin, la promotion de la mobilité douce, dans ce cas celle de la pratique du vélo, contribue largement à l'amélioration de la santé de ses adeptes et apporte une contribution importante au développement de l'activité touristique dans notre canton.

Souhaite développer et demande le renvoi direct au Conseil d'Etat.

Aigle, le 10 janvier 2010.

(Signé) Grégory Devaud et 21 cosignataires

Rapport du Conseil d'Etat

L'élaboration de la stratégie cantonale de promotion du vélo a notamment permis de mettre en place le "guichet vélo". Celui-ci a établi le plan cantonal du réseau cyclable sur la base des principes de la stratégie cantonale (voir chapitre 1.3). En plus de son rôle de conseil et d'appui à des tiers en matière de planification et d'aménagement cyclables, celui-ci a pour tâche d'examiner les projets élaborés par le canton en fonction des besoins des cyclistes.

L'opportunité de réaliser des aménagements cyclables est ainsi examinée sur la base du plan du réseau cyclable cantonal et des conditions locales de trafic notamment.

Contre-projet du Conseil d'Etat

La motion Grégory Devaud demande une modification légale obligeant le canton à réaliser des aménagements en faveur des cyclistes lors de toute nouvelle construction, réfection et correction de route cantonale. Cette obligation légale fait abstraction de l'utilité de l'aménagement cyclable et de son rapport coût/utilité. En considérant un coût moyen pour les aménagements cyclables (1505 km à 1.1 millions de francs par km), elle imposerait un investissement à long terme d'environ 1.6 milliards CHF au canton pour les routes cantonales hors traversée de localité.

Vu l'importance de ce montant, le Conseil d'Etat estime nécessaire de se limiter à l'aménagement de pistes et de bandes cyclables sur la base du plan du réseau cyclable cantonal. Pour les tronçons de routes hors traversée de localité, cela représente une longueur cumulée à aménager de 110 km. Sur la base du coût moyen mentionné ci-dessus de 1.1 millions de francs par km, l'investissement à consentir s'élèverait à 121 millions de francs. Réparti sur vingt ans, cela représente un investissement moyen annuel de 6 millions de francs. Les conditions locales demeurent toutefois réservées, notamment

lorsque l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables est d'un coût disproportionné en raison de la topographie ou implique des impacts environnementaux non acceptables.

La loi sur les routes permet déjà aujourd'hui au canton de financer des aménagements de pistes ou de bandes cyclables sur les routes cantonales situées hors de traversée de localité lorsqu'ils font partie des exigences cantonales. Cela sera le cas pour les tronçons figurant dans le plan cyclable cantonal :

Art. 53 Routes cantonales a) Principe

¹ Les constructions et corrections de routes sont ordonnées par décret du Grand Conseil si leur coût excède l'000'000 de francs et par le Conseil d'Etat si la dépense ne dépasse pas ce montant. Le Conseil d'Etat peut en outre déléguer cette compétence au département, par voie réglementaire.

² Lorsque la sécurité de la circulation sur une route cantonale est menacée par un phénomène naturel tel qu'un éboulement, une inondation ou un affaissement de chaussée, le département prend immédiatement les mesures nécessaires. Si la dépense dépasse l'000'000 de francs, le Conseil d'Etat présente au Grand Conseil, à sa plus prochaine session, un rapport sur les mesures prises ; la dépense fait alors l'objet d'un décret spécial.

Il n'est donc pas nécessaire de modifier cette loi.

En revanche, l'article 54 de la loi sur les routes a pour objet le financement des ouvrages particuliers demandés par les communes :

Art. 54 b) Ouvrages particuliers

¹ Les dépenses relatives aux aménagements annexes en bordure de routes, en dehors des traversées de localités, demandés par les communes, tels que trottoirs, places de parc, baies d'arrêt de bus, voies de présélection et pistes cyclables sont supportées par les communes.

² L'Etat prend à sa charge la moitié des frais de construction et d'acquisition des terrains pour les trottoirs, baies d'arrêt de bus et pistes cyclables dont il admet la nécessité.

³ Les frais d'entretien de ces aménagements sont à la charge des communes.

⁴ Les passages dénivelés et les accès nécessités par les nouvelles zones de constructions ne sont réalisés que sur la base de conventions.

En conclusion, le financement des bandes ou de pistes cyclables le long des routes cantonales hors traversée de localité est ainsi assuré sur la base de l'article 53 de la loi sur les routes lorsqu'ils sont demandés par le canton.

10 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION ALEXIS BALLY : QUE FAIRE POUR QUE LA MOBILITÉ DOUCE SE DÉVELOPPE VRAIMENT ? (10_MOT_096)

Rappel de la motion

Le développement de la mobilité douce (MD) fait partie des intentions affichées dans le Plan directeur cantonal, les projets d'agglomération, le Plan de mesures OPair et dans de nombreux documents traitant de l'aménagement du territoire.

Pourtant, la MD et particulièrement l'usage du vélo-transport peine à se développer dans le canton. La simple comparaison entre les espaces de stationnement des vélos de nos gares et ceux de cantons voisins (Genève ou Berne) suffit pour s'en convaincre. Les habitudes de transport et la topographie jouent certes un rôle, mais également le manque d'infrastructures. Les besoins principaux se trouvent à l'intérieur des localités, où les distances sont réduites et où les avantages de la MD sont les plus évidents. De meilleurs passages pour les cyclistes et piétons dans les centres (au sens du Plan directeur) contribuent par ailleurs à donner une meilleure cohérence au réseau cantonal.

Pour l'usager individuel d'une part : transport porte-à-porte prévisibilité du temps de parcours, peu affecté par les bouchons routiers, donc ponctualité ; possibilité de s'arrêter à tout instant pour discuter avec une connaissance, répondre à une demande de renseignement ou acheter une bricole ; plaisir du mouvement ; prévention de l'embonpoint ; coût réduit, etc. Pour la collectivité d'autre part : économies d'énergie, absence d'émissions nocives et de bruit, emprise au sol réduite, bénéfique au niveau de la santé publique, notamment dans la prévention des maladies cardio-vasculaires. C'est bien dans les localités que le potentiel de substitution du transport individuel motorisé (TIM) par la MD est le plus grand. Avec l'avantage supplémentaire de laisser plus de place aux transports

utilitaires et aux TIM qui n'ont pas d'autre alternative. Enfin, les piétons et cyclistes sont, bien plus que les usagers des TIM, orientés vers les commerces, l'offre culturelle et l'offre de services de proximité, indispensables au maintien de l'attractivité des villes et villages.

Les infrastructures nécessaires pour rendre la MD réellement attractive et en réduire les risques sont relativement bon marché par rapport aux infrastructures destinées aux TIM. En fait, il convient plutôt de parler de surcoût puisque, dans la plupart des cas, la MD utilise les mêmes infrastructures qu'il s'agit d'adapter. Malgré ces surcoûts relativement modestes par rapport aux coûts de l'infrastructure "de base", la plupart des communes, par manque de moyens financiers, peinent à favoriser concrètement la MD. A cela s'ajoute le fait que le vélo en particulier est vu par bien des édiles comme un moyen de transport mineur, indigne de considération sociale et ne justifiant par conséquent pas de dépenses supplémentaires. Actuellement, il n'existe pas de base légale permettant au canton de soutenir financièrement les efforts des communes en faveur de la MD. De plus, le fait que les routes cantonales deviennent communales à l'intérieur des localités prive le canton de la possibilité d'y réaliser des aménagements pour la MD. Rappelons que dans le cas des projets d'agglomération, les mesures en faveur de la MD sont un préalable indispensable à l'obtention de subventions fédérales.

Devant cette situation, nous prions le Conseil d'Etat de bien vouloir présenter une politique crédible, un projet de base légale ainsi que des moyens financiers associés pour réellement développer la MD, essentiellement à l'intérieur des localités, notamment par une aide financière aux communes.

Souhaite développer et demande le renvoi direct au Conseil d'Etat.

Lausanne, le 12 janvier 2010.

(Signé) Alexis Bally et 35 cosignataires

Rapport du Conseil d'Etat

La stratégie cantonale de promotion du vélo répond à la motion déposée. Elle met en évidence la nécessité de concentrer les efforts cantonaux dans les agglomérations et de mettre en œuvre un réseau cyclable privilégiant les liaisons entre les centres régionaux et les communes périphériques situées à environ trois kilomètres.

Dans la mesure où les agglomérations regroupent la majorité des habitants et emplois du canton, la stratégie cantonale de promotion propose une aide cantonale aux mesures vélo co-financées par la Confédération en faveur des projets d'agglomération.

La modification légale proposée vise à répondre à la motion en proposant une modification légale permettant au Conseil d'Etat d'apporter une aide financière aux mesures vélo des projets d'agglomération vaudois.

11 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT MARC-OLIVIER BUFFAT : POUR UNE VISION POLITIQUE CLAIRE EN MATIÈRE DE SOUTIEN ET DE SUBVENTIONNEMENT EN FAVEUR DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION SUR LE LÉMAN (09_POS_159)

Rappel du postulat

Les médias, y compris les médias dominicaux, se sont récemment fait l'écho des résultats d'un audit de gestion qui laisserait entendre que des mesures d'économie doivent être imposées à la Compagnie générale de navigation de même qu'une réforme de ses structures ; il a également été fait mention de la suppression de certaines lignes soit touristiques soit transfrontalières, sans parler des risques de licenciements éventuels.

De l'avis des postulants, il appartient au Conseil d'Etat, respectivement au Département des infrastructures, de définir une vision claire sur l'avenir de la CGN, les missions que l'on entend lui confier et les moyens dont elle doit disposer pour les réaliser.

A cet égard, la multitude des missions (touristiques, commerciales et économiques, maintien du patrimoine) paraît en contradiction certaine avec les contraintes stratégiques et financières de telles opérations.

Quelques rappels :

a. Les statuts de la CGN lui fixent 3 missions :

- Transports publics : la CGN a pour mission de transporter de manière économique les

gens sur le Lac pour le trafic transfrontalier (par exemple entre Lausanne et Evian ou Nyon et Chens).

- Développement touristique : par une desserte régulière des débarcadères lémaniques, y compris dans les petites communes, ce qui contribue à l'activité touristique et économique des sites et cantons riverains.
- Mission patrimoniale : la CGN a pour mission de conserver la plus grande flotte " Belle Epoque" du monde en capacité de passagers. A ce titre, elle est la gardienne d'un héritage industriel unique et assume une tâche muséographique de plus en plus importante à laquelle la population est très attachée.

b. S'agissant de la structure du capital social, le 20% seulement de ce capital est détenu par les collectivités publiques, (cantons de Vaud, Genève, Valais, les principales communes de l'Arc lémanique), La Ville de Lausanne détient quelque 8% du capital, la Ville de Genève 5%, le canton de Genève 5% et le canton de Vaud seulement 2%.

Le 80% restant est réparti entre de très nombreux petits actionnaires dont certains (banques, sociétés d'hôtellerie, Association des Amis des Bateaux à vapeur du Léman, etc) peuvent détenir à eux seuls quelques 15% de ce solde.

Il apparaît clairement que l'actionnariat détenu par les pouvoirs publics ne leur permet pas d'être suffisamment représenté à l'Assemblée générale ou au Conseil d'administration (Source : Etude d'un nouveau modèle de financement des bateaux historiques de la CGN, rapport Dominique Freymond pour Mas AG, le 16 décembre 2005).

c. Toutes subventions comprises, le subventionnement de la Compagnie générale de navigation représente un montant annuel de fr. 11'000'000. Ce subventionnement est, de façon sommaire ; réparti de la façon suivante : fr. 1'000'000 par la France et fr. 1'000'000 par la Confédération (pour les lignes internationales), environ fr. 2'000'000 par le canton de Genève, 0.5 millions par le canton du Valais et 6.5 millions par le canton de Vaud.

Les chiffres qui précèdent démontrent que le canton de Vaud, bien qu'actionnaire très minoritaire à concurrence de 2%, assume les deux tiers du subventionnement de la CGN.

d. Schématiquement, toujours, ce subventionnement peut être réparti de la façon suivante : fr. 2'000'000 pour le trafic frontalier, fr. 9'000'000 pour l'aspect " touristique ".

A priori, il n'est pas identifié un surcoût patrimonial particulier octroyé à la CGN pour les bateaux " Belle Epoque ".

e. Rappelons encore qu'en août 2003, le Conseil d'Etat a présenté un exposé des motifs et projet de décret concernant la rénovation du bateau historique "Savoie". Le canton de Vaud a supporté une très large part de ce financement à concurrence de 67%, le montant total de l'aide étant de fr. 19'000'000.- (environ).

Mais il faut préciser, que cette aide n'a été accordée que sous forme de prêts sans intérêts mais remboursables à raison de 3% par an, pour le montant des investissements destinés à renforcer la flotte, et sous forme de prêt sans intérêts conditionnellement remboursable pour les travaux de rénovation du chantier naval.

Quoi qu'il en soit, le remboursement de ces prêts charge la CGN de dépenses comptables qui grèvent sa rentabilité de manière pas forcément compatibles avec les deux principales missions qui lui sont confiées (tourisme et transports transfrontaliers).

f. Enfin que ces trois dernières années, la CGN a vécu une refonte complète des horaires avec l'introduction de deux nouvelles lignes transfrontalières avec bateau rapide entre Lausanne et Thonon d'une part, Nyon et Chens d' autre part.

Les chantiers navals de la CGN font appel à quelque 300 entreprises de l'arc lémanique. Elle forme de nombreux apprentis, tant dans le domaine de la navigation que dans différents corps de métiers susceptibles d'intervenir sur les bâtiments.

Suite à l'intervention du syndic de Vevey et député Laurent Ballif, le Conseiller d'Etat Marthaler a indiqué que le prochain exposé des motifs relatif, à la rénovation du bateau "Vevey" était reporté d'une année. Les coûts de ce report sont estimés à au moins fr. 200'000.- par année

Le présent postulat a pour but d'inviter le Conseil d'Etat à avoir une vision claire sur l'avenir du financement de la CGN, sur les missions qu'elle doit remplir, ses structures et son financement futur.

L'on souhaite en particulier :

a. Que le Conseil d'Etat examine très sérieusement la possibilité d'augmenter sa participation au

capital social de la CGN, conjointement avec les autres partenaires des collectivités publiques (villes, canton de Genève, canton du Valais). Le Conseil d'Etat devra notamment étudier si une prise de participation majoritaire au sein de la CGN SA ne devrait pas s'imposer compte tenu du subventionnement annuel octroyé.

- b. Que le Conseil d'Etat étudie avec les autres collectivités publiques concernées, la mise en place d'une structure de pure utilité publique (fondation ou Société anonyme sans but lucratif) en partenariat avec le secteur privé afin d'assurer la pérennité des bateaux Belle Epoque et le financement de leur rénovation.*
- c. Que le Conseil d'Etat redéfinisse les collaborations intercantionales voire les collaboration avec la Confédération et redéfinisse les règles de subventionnement en fonction de l'importance des différents intervenants et de leur participation en capital de la CGN.*
- d. Que le Conseil d'Etat intègre les lignes de transport de la CGN dans le plan régional des transports - ce qui n'est pas le cas actuellement – et définisse, pour les dix prochaines années, les lignes de transports qu'il considère comme stratégiques et indispensables et quelles sont les lignes dont le financement peut être assuré par l'exploitation seule, voire par un subventionnement public ou un partenariat avec l'économie privée, la Confédération ou d'autres cantons.*
- e. Que le Conseil d'Etat, en collaboration avec les partenaires de la collectivité publique concernée définisse les lignes touristiques et les débarcadères qui devraient à terme être supprimés et quel pourrait être l'impact touristique et économiques d'une éventuelle suppression ou de modification des lignes actuelles.*
- f. Que le Conseil d'Etat étudie en collaboration avec les autres collectivités publiques concernées, la possibilité de procéder à des abandons de créances voire d'imaginer la rénovation total ou partielle des bâtiments par le biais d'une Fondation ad hoc, ou par le biais de partenariat public privé voire encore à fonds perdus.*

Lausanne, le 5 octobre 2009

Rapport du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat présente son rapport au postulat dans le présent exposé des motifs et projet de loi sur la mobilité et les transports publics.

En effet, dans le cadre de la mise à jour de la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990 en application des dispositions de la loi sur les subventions, le projet de loi apporte des précisions concernant le financement des lignes touristiques de navigation sur le Lac Léman et sur les lacs de Neuchâtel et de Morat. Celles-ci continueront à être assimilées aux lignes de trafic régional en ce qui concerne le financement par le canton (70%) et par les communes (30%) avec une répartition par bassins de transport.

En revanche, le projet de loi distingue les lignes de navigation selon le type de prestations assurées :

- Les lignes ou tronçons de lignes régionales de navigation qui bénéficient de la contribution de la Confédération sont subventionnées selon les dispositions de l'article 7, alinéa 1 (par exemple la ligne CGN Ouchy – Evian sur le territoire suisse avec un cofinancement de la Confédération).
- Les lignes ou tronçons de lignes touristiques de navigation sont subventionnées selon les dispositions de l'article 7, alinéa 3 modifié, lettre b).
- Les lignes ou tronçons de lignes internationales qui ne bénéficient pas de la contribution de la Confédération sont subventionnées selon les dispositions de l'article 7, alinéa 3 modifié, lettre d).

Cette distinction correspond du reste aux modalités actuelles de décompte par lignes ou tronçons de lignes des indemnités accordées à la CGN.

En réponse aux différentes propositions formulées dans le postulat, le Conseil d'Etat rappelle que le Grand Conseil a adopté le 5 avril 2011 le décret autorisant le Conseil d'Etat à participer à la nouvelle structure juridique de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne et à assainir durablement la situation financière de la CGN :

" Art. 1

¹*Le Conseil d'Etat est autorisé à prendre toute mesure visant un assainissement durable de la situation, notamment financière, de l'actuelle Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne.*

Art. 2

¹Le Conseil d'Etat est autorisé à prendre une participation, pour le seul Etat de Vaud ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais, de 51% au moins du capital de la société holding créée, détenue et administrée conformément à l'alinéa 2 du présent article.

²Les mesures faisant l'objet du présent décret sont soumises aux conditions suivantes :

- a. L'assemblée générale de la CGN transforme sa structure en procédant à une "double scission horizontale", à savoir la création d'une société anonyme détenant la flotte historique sans exploitation commerciale, d'une seconde société anonyme reprenant l'exploitation commerciale de la flotte moderne et historique, ainsi que d'une société-mère (holding) détenant à 100% les parts des deux filiales.
- b. Les parts de la holding sont détenues majoritairement par l'Etat de Vaud, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais.
- c. Les Statuts de la holding prévoient que son Conseil d'administration comporte un nombre d'administrateurs représentant l'Etat de Vaud correspondant à la participation de ce dernier, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais.

Art. 3

¹Pour procéder aux opérations prévues dans les articles 1 et 2 susmentionnés, le Conseil d'Etat est autorisé à :

- utiliser de manière partielle ou totale le financement octroyé par le Grand Conseil dans le cadre du crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- pour le financement des travaux de rénovation du bateau historique "Vevey", du bateau " Ville de Genève " et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne.
- à amortir de manière partielle ou totale le solde des prêts accordés par l'Etat à la CGN par décrets du 9 mai 1961, du 7 septembre 1964, du 11 décembre 1989, du 19 juin 2001 et du 3 novembre 2003
- à réduire de manière partielle ou totale la participation de l'Etat au capital-actions de l'actuelle Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne qui se compose de 3'445 actions nominatives de type A d'une valeur nominale de CHF 100.- et de 5 actions nominatives de type B de CHF 100.-, dans le cadre d'un assainissement financier de la CGN.

Art. 4

¹Le Conseil d'Etat est chargé de coordonner avec les cantons de Genève et du Valais les opérations prévues dans les articles 1 à 3 du présent décret. "

Suite à l'accord des cantons de Genève et du Valais de participer à la réorganisation de la CGN au début de 2012 et au programme d'investissement, la réorganisation est intervenue lors de l'assemblée générale des actionnaires du 16 mai 2012.

La CGN a ainsi été assainie avec l'abandon complet des créances des cantons (CHF 29'308'000.-) et la diminution du capital-actions de 75% (CHF 27'046'875.-). Les cantons ont souscrit à l'augmentation du capital-actions pour un montant de CHF 10'839'000.-. Ils détiennent désormais la majorité du capital-actions.

La réorganisation a également permis de transformer la CGN en une structure de type holding avec une société d'exploitation et une société à but non lucratif propriétaire des bateaux Belle-Epoque. Ceux-ci figurent à son bilan avec une valeur nulle : les investissements futurs pour ces bateaux seront assurés par des dons ou des subventions à fonds perdus. Ces contributions n'induiront ainsi aucune charge future d'amortissement.

Cette nouvelle structure permet aussi de distinguer les missions d'exploitation de celle de la conservation de la flotte Belle Epoque.

Cette décision a permis l'engagement du programme de rénovation, notamment la reconstruction du bateau historique "Vevey". Selon le programme des travaux, cette rénovation sera terminée en automne 2013. La CGN disposera ainsi d'un bateau historique, économique à l'exploitation grâce à sa propulsion diesel-électrique et qui sera en principe engagé sur le tour du Haut-lac supérieur.

L'exposé des motifs et projet de décret adopté le 6 décembre 2010 concernant ce programme de rénovation donne de plus amples informations sur le développement futur visé de la CGN.

Au cours des dernières années, l'horaire des prestations touristiques a continué à être ajusté en fonction de la demande, des contraintes et des coûts d'exploitation avec une offre orientée pour la desserte des principales destinations touristiques riveraines du lac Léman. Cet effort qui doit être poursuivi a permis de stabiliser le résultat financier des prestations touristiques. Il est également nécessaire que le CGN conduise un effort de promotion de sa flotte Belle-Epoque, considérée comme exceptionnelle au niveau mondial. La question du maintien de la desserte de ports avec un faible potentiel sera notamment abordée lorsque des investissements lourds de rénovation devront être engagés sur les débarcadères concernés.

12 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT FRÉDÉRIC HAENNI : POUR UNE RÉFORME GLOBALE ET COHÉRENTE DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS LACUSTRES DE NOS DIFFÉRENTS LACS (10_POS_216)

Rappel du postulat

Sous le titre "Réforme du financement des transports touristiques lacustres", le Conseil d'Etat a, le 1er octobre dernier, fait savoir par un communiqué de presse qu'il finalise en ce moment une feuille de route intégrant l'ensemble des problématiques à traiter ainsi que les étapes permettant d'assainir le financement et de réformer la gouvernance de la CGN dans le courant du 1^{er} semestre 2011.

Il propose à l'UCV et à l'ADCV la constitution d'une plate-forme canton-communes appelée à traiter la nécessaire révision de la loi vaudoise sur les transports publics et en particulier le financement des lignes touristiques de navigation.

Il est notamment rappelé que le Conseil d'Etat est convaincu de la possibilité de conduire l'ensemble de ces opérations dans les 6 prochains mois, si la CGN et l'ensemble des partenaires admettent la nécessité de réformes.

Si la volonté du Conseil d'Etat d'éviter que la CGN ne sombre avec corps et biens est unanimement soutenue et saluée, il convient de se souvenir que le canton de Vaud dans sa très grande diversité est également et notamment riverain des lacs de Neuchâtel et Morat. Les débarcadères vaudois situés au bord de ces deux lacs sont aussi desservis par une société de navigation, la LNM, au sein de laquelle l'Etat de Vaud est également représenté.

Fort de ce rappel, nous demandons au Conseil d'Etat :

- De bien vouloir informer le Grand Conseil sur l'approche globale, équitable et cohérente qu'il entend conduire en matière de révision de la loi sur les transports publics.*
- De préciser sa politique ainsi que les éventuelles directives transmises aux prestataires, en matière de desserte annuelle ou saisonnière des différents débarcadères publics situés sur sol vaudois au bord de nos lacs.*
- D'informer le parlement sur son intention concernant une éventuelle aide à la rénovation en cours de l'unité historique "Neuchâtel", dernier vestige d'une époque et dernier bateau à vapeur du lac. Cette unité est actuellement en cours de rénovation par l'association Trivapor et devrait sillonner le lac de Neuchâtel ces prochaines années.*

Vallamand, le 12 octobre 2010.

Rapport du Conseil d'Etat

De même que pour le postulat déposé par le député Buffat, le Conseil d'Etat présente son rapport au postulat Haenni dans le présent exposé des motifs et projet de loi sur la mobilité et les transports publics.

En effet, dans le cadre de la mise à jour de la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990 en application des dispositions de la loi sur les subventions, le projet de loi apporte des précisions concernant le financement des lignes de navigation sur le Lac Léman et sur les lacs de Neuchâtel et de Morat. Celles-ci permettront de distinguer le type de lignes, notamment les lignes de navigation régionales et les lignes touristiques de navigation (voir rapport sur le postulat Buffat).

Le Conseil d'Etat renonce ainsi au projet de modification de la loi qu'il avait soumis en consultation à fin 2009 concernant le financement des lignes touristiques de navigation, qui tendait à charger davantage les communes desservies.

Concernant le développement des prestations sur les lacs de Neuchâtel et de Morat, la Confédération a décidé de ne plus apporter dès 2012 de soutien financier estimant le trafic insuffisant hors de la saison touristique pour justifier une contribution fédérale pour le trafic régional. Dès lors, la LNM concentre son offre sur la saison touristique d'été.

Sur la base des dispositions en vigueur de la loi cantonale sur les transports publics, le canton a accordé en 2012 une subvention d'améliorations techniques à fonds perdus de CHF 500'000.- pour la reconstruction du bateau à vapeur "Neuchâtel". Celle-ci est conduite par la Fondation Trivapor qui a son siège dans le canton de Neuchâtel, avec le soutien de l'association Trivapor chargé du financement du projet. La contribution cantonale a été assurée par le biais du budget des subventions aux entreprises de transport public du Service de la mobilité. La Fondation vaudoise d'aide sociale et culturelle (FVASC), l'organe vaudois de répartition de bénéfices de la Loterie romande, a de son côté accordé des dons d'un montant total de CHF 600'000.- pour ce projet.

13 CONCLUSION

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

- le projet de loi modifiant la loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics,
- le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit cadre de CHF 13'300'000.- pour financer des subventions aux communes portant sur les mesures en faveur des deux-roues figurant en liste A des projets d'agglomération.

et de prendre acte :

- du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Pierre Zwahlen : pour la promotion de l'usage du vélo dans le canton, nouveau tour de roue en faveur du développement durable (06_POS_216),
- du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Alexis Bally : des bâtiments accueillants pour les vélos (07_POS_248),
- du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion Grégory Devaud et consorts : pour des bandes ou des pistes cyclables lors de toute nouvelle construction, réfection et correction de routes cantonales (10_MOT_091).
- du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion Alexis Bally : que faire pour que la mobilité douce se développe vraiment (10_MOT_096),
- du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Marc-Olivier Buffat et consorts : pour une vision politique claire en matière de soutien et de subventionnement en faveur de la Compagnie générale de navigation sur le Léman (09_POS_159)
- du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Frédéric Haenni en consorts : pour une réforme globale et cohérente du financement des transports lacustres de nos différents lacs (10_POS_216)

Annexe 1 Mesures en faveur du vélo dans les projets d'agglomération (entre parenthèses : code ARE) Tableau à titre indicatif	Coût total "actuel" = coût imputable selon ordonnance fédérale		Subventions escomptées CH (données indicatives)	Subvention VD		
	Réf. 2005 IPCo 2005 126.4 [mio CHF]	Réf. 2012 IPCo 2012 136.5 [mio CHF]	[mio CHF 2005] [mio CHF]	Taux	Participation VD aux mesures vélo de compétence communale	
				[%]	Réf. 2005 IPCo 2005 126.4 [mio CHF]	Réf. 2012 IPCo 2012 136.5 [mio CHF]
AggloY	12.22	13.19	1.94		1.91	2.06
1a Réseaux mobilité douce (5938.041)	1.56	1.68	0.59	15%	0.23	0.25
1c Franchissements (5938.041)	1.68	1.81	0.54	20%	0.34	0.36
2 Stationnement pour vélos (5938.041)	3.22	3.48	0.81	15%	0.48	0.52
34+37 Requalification routière en traversée de localité (5938.003-011)	5.76	6.22		15%	0.86	0.93
34a - Av Grandson, Quai Thièle, Rue Orbe,...	3.29	3.55	Convention en cours d'établissement	15%	0.49	0.53
37 - Rues Neuchâtel, Remparts, Casino,...	2.47	2.67	Convention en cours d'établissement	15%	0.37	0.40
PAFVG - RC1 Mies-Founex (6621.057)	1.57	1.70	Convention en cours d'établissement	15%	0.24	0.26
PALM	46.09	49.75	13.72		8.40	9.05
4c Réseaux de mobilité douce (5586.002)	8.50	9.18	3.38	15%	1.22	1.30
4c.2 (sécurité cyclistes)	2.35	2.54	0.94	15%	0.35	0.38
4c.3 (jalonnement itinéraires)	1.05	1.13	0.42	15%	0.16	0.17
4c.OL.22 (Bussigny-Crissier)	0.74	0.80	0.30	15%	0.11	0.12
4c.OL.50 Chavannes / Rte. de la Plaine - Ch. des Triaudes.	0.40	0.43	0.16	15%	0.06	0.06
4c.OL.51 Ecublens / Ch. des Clos - Ch. de la Raye	0.30	0.32	0.12	15%	0.05	0.05
4c.RM.1 (Tolochenaz)	1.38	1.49	0.51	15%	0.21	0.22
4c.RM.92 (Morges - Av. Marcelin)	0.44	0.48	0.18	15%	0.07	0.07
4c.RM.50 Tolochenaz / Ch. du Saux	0.47	0.51	0.19	15%	0.07	0.08
4c.RM.51 Morges / Nord des bâtiments de la Gracieuse	0.19	0.21	0.08	15%	**	**
4c.RM.52 Morges / Ch. de la Morgette (parcelle 800 hors périm. compact)	0.04	0.04	0.02	15%	**	**
4c.RM.53 Echandens / Rte d'Yverdon	0.05	0.05	0.02	15%	**	**
4c.NL.55 Prilly / RC 401 entre jonction Chasseurs et Fleur-de-Lys	0.30	0.32	0.12	15%	0.05	0.05
4c.CL.50 Lsne/Pully /Liaison Chandieu - Pierraz- Portay	0.09	0.10	0.04	15%	**	**
4c.CL.52 Lsne /Av. de Montoie (trottoir)	0.60	0.65	0.24	15%	0.09	0.10
4c.CL.53 Lsne / Av. de Sevelin (env. 120,m)	0.10	0.11	0.04	15%	**	**
4d Franchissements (5586.004)	30.89	33.34	8.75	20%	6.17	6.66
4d.CL.16 (Lausanne - Chocolatière)	2.06	2.22	0.57	20%	0.41	0.44
4d.CL24 (Lausanne - passerelle Maillefer)	0.93	1.00	0.26	20%	0.19	0.20
4d.OL.4 (Ecublens - EPFL/ m1)	2.66	2.87	0.78	20%	0.53	0.57
4d.OL.6 (Chavannes - Dorigny)	5.72	6.18	1.67	20%	1.14	1.24
4d.OL.7 (Chavannes - Cèdres)	3.81	4.11	1.11	20%	0.76	0.82
4d.OL.11 (Ecublens - Crissier)	10.19	11.00	2.98	20%	2.04	2.20
4d.RM.7 (Morges - Av. Yersin-Cart)	3.10	3.35	0.78	20%	0.62	0.67
4d.RM.94 (Morges - Pl En Bonjean)	2.42	2.61	0.60	20%	0.48	0.52
4e Stationnement pour vélos (5586.006)	4.07	4.39	1.59	15%	0.62	0.66
4e.1 (1'000 places suppl. aux arrêts TP)	2.44	2.63	0.98	15%	0.37	0.39
4e.CL.10 (vélos-station 200 pl. Lausanne CFF)	0.90	0.97	0.32	15%	0.14	0.15
4e.OL.9 (vélos-station 120 pl. Renens CFF)	0.73	0.79	0.29	15%	0.11	0.12
5 Réaménagement des routes principales (5586.010)	2.63	2.84		15%	0.39	0.43
RC 1 (Morges - Venoge)	1.54	1.66	Convention en cours d'établissement	15%	0.23	0.25
RC 76 (Bourdonnette - Av.Léman)	1.09	1.18	Convention en cours d'établissement	15%	0.16	0.18
Total agglomérations - hors TVA	59.88	64.64			10.55	11.37
Mesures complémentaires en planification hors TVA	5.83	6.30		15%	0.87	0.94
Total agglomérations yc mesures complémentaires en planification hors TVA	65.71	70.94			11.42	12.31
Total agglomérations - avec TVA						13.30

** Montant inférieur au seuil minimum défini à l'art 29a du projet de LTPMD (coût déterminant : CHF 250'000; subvention VD : CHF 37'500.-)

IPCo : Indice suisse des prix de la construction : Région lémanique : génie civil

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 11 décembre 1990 sur les transports
publics

du 27 mars 2013

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Article premier

¹ La loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics est modifiée comme suit :

Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP)

vu la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées,

vu la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre,

vu la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière,

vu la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer,

vu la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire,

vu la loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les voies de raccordement ferroviaires,

vu la loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux,

vu la loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation,

vu la loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant

Texte actuel

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 Champ d'application et but

¹ La loi, dans les limites de la compétence laissée au canton par la législation fédérale, s'applique aux entreprises de transport public qui sont titulaires d'une concession fédérale (ci-après : les entreprises) comme à celles exploitées par la Confédération.

² Elle a pour but d'encourager les prestations de service public de ces entreprises compte tenu des besoins de la population, de l'utilisation judicieuse et mesurée du territoire, des impératifs posés par la protection de l'environnement et par les économies d'énergie, ainsi que de la complémentarité entre les transports publics et les transports individuels.

³ Elle fixe les modalités et les conditions de la contribution financière de l'Etat et des communes.

Projet

des personnes,

vu la loi fédérale du 29 mars 1950 sur les entreprises de trolleybus,

vu la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs,

vu la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation,

vu le Concordat intercantonal concernant les installations de transport par câbles et skilifts sans concession fédérale du 15 octobre 1951.

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 Champ d'application et but

¹ La loi, dans les limites de la compétence laissée au canton par la législation fédérale, s'applique aux transports publics, à la mobilité douce, aux transports à câbles et à l'aviation.

^{1bis} On entend par mobilité douce, les déplacements effectués à pied ou en deux roues non-motorisés.

² La loi a pour but d'encourager le développement de l'offre des transports publics compte tenu des besoins de la population, de l'utilisation judicieuse et mesurée du territoire, des impératifs posés par la protection de l'environnement et par les économies d'énergie, ainsi que de la complémentarité entre les transports publics et les transports individuels.

^{2bis} Elle a également pour but de promouvoir le développement de la mobilité douce et de favoriser la complémentarité entre la mobilité douce et les transports publics ainsi que les transports individuels motorisés.

³ Elle fixe les modalités et les conditions de la subvention de l'Etat et des communes

⁴ Elle fixe les attributions et compétences des autorités cantonales dans le domaine des transports publics, de la mobilité douce, des transports à câbles et de l'aviation.

Texte actuel

Art. 2 Collaboration entre autorités

¹ Les autorités cantonales et communales, ainsi que les entreprises concernées étudient de concert l'aménagement du réseau des lignes de transport public et les prestations offertes.

² Les mesures proposées tiennent compte des conceptions et plans sectoriels de la Confédération, du plan directeur cantonal, des plans directeurs communaux et régionaux prévus par la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions, ainsi que des programmes de développement économique régional prévus par la loi cantonale sur le développement économique régional et la loi fédérale sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne.

³ Les autorités cantonales harmonisent leurs actions avec celles des cantons voisins, de la Confédération et avec les autorités étrangères des régions limitrophes en ce qui concerne les problèmes communs relatifs aux transports publics.

Art. 3 Autorités cantonales : Conseil d'Etat

¹ Le Conseil d'Etat est l'autorité cantonale de surveillance et d'application de la loi.

² Ses attributions sont les suivantes :

- a. dans la mesure de ses compétences, il fixe la stratégie de développement des transports publics ;
- b. il édicte les dispositions d'application de la loi ;
- c. il désigne les délégués de l'Etat dans les organes d'administration ou de contrôle des entreprises, sur proposition du département ;
- d. il fixe les limites des régions constituant des bassins de transport public qui sont notamment utilisées pour la répartition des charges entre communes au sens du chapitre III ci-après ;
- e. il donne le préavis du canton pour les concessions de la compétence du Conseil fédéral.

Projet

Art. 2 Collaboration entre autorités

¹ Les autorités cantonales et communales, ainsi que les instances concernées étudient de concert l'aménagement du réseau des lignes et de l'offre de transport public ainsi que les réseaux de mobilité douce.

² Les mesures proposées tiennent compte des conceptions et plans sectoriels de la Confédération, du plan directeur cantonal, des plans directeurs communaux et régionaux prévus par la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions, des projets d'agglomération ainsi que des programmes de développement économique régional.

³ Les autorités cantonales harmonisent leurs actions avec celles des cantons voisins, de la Confédération et avec les autorités étrangères des régions limitrophes en ce qui concerne les problèmes communs relatifs aux transports publics et à la mobilité douce.

Art. 3 Autorités cantonales : Conseil d'Etat

¹ Sans changement

² Ses attributions sont les suivantes :

- a. il fixe la stratégie de développement des transports publics et de la mobilité douce ;
- b. sans changement
- c. abrogé
- d. sans changement
- e. abrogé

Texte actuel

Art. 4 Autorités cantonales : Département des infrastructures

¹ Le Département des infrastructures (ci-après : le département) a notamment les tâches suivantes :

- a. il approuve les conventions conclues au nom du canton, notamment en matière d'investissement, de prestations de service public ou de communautés tarifaires ;
- b. il fixe la planification du réseau des transports publics ;
- c. il procède à la commande de prestations de service public et évalue de manière régulière les prestations commandées en vue de leur amélioration en fonction des besoins des usagers ;
- d. il procède à la classification des lignes de transport ;
- e. il donne le préavis du canton à l'autorité fédérale concernant :
 - les demandes de concession pour les infrastructures ferroviaires, sous réserve des concessions octroyées par le Conseil fédéral ;
 - les demandes de concession pour le transport des voyageurs ;
 - les demandes de concession pour les installations de transport par câbles ;
 - les projets de construction des entreprises, dont l'approbation est de la compétence fédérale ;
 - l'établissement des horaires, après avoir consulté les partenaires intéressés ;
- f. il octroie les autorisations cantonales de transport en application de l'ordonnance fédérale sur les concessions pour le transport des voyageurs .

Projet

Art. 4 Autorités cantonales : département

¹ Le département en charge de la mobilité et des transports publics (ci-après : le département) a notamment les tâches suivantes :

- a. sans changement
- b. sans changement
- c. il octroie les subventions en application de la présente loi, sous réserve des compétences données au service en charge des transports publics et de la mobilité selon l'article 4a, lettre c ;
- d. il est l'autorité compétente pour exercer les tâches attribuées au canton par la législation fédérale dans le domaine des transports publics, de la mobilité douce, des installations de transports à câbles, et de l'aviation ;
- e. il donne le préavis du canton pour les concessions de la compétence du Conseil fédéral en application de la législation fédérale sur les transports publics, sur les transports à câbles et sur l'aviation ;
- f. abrogé

Texte actuel

Projet

Art. 4a Autorités cantonales : service

¹ Le service en charge de la mobilité et des transports publics (ci-après : le service) a notamment les tâches suivantes :

- a. il procède à la commande de prestations de service public et évalue de manière régulière les prestations commandées en vue de leur amélioration en fonction des besoins des usagers ;
- b. il procède à la classification des lignes de transport public ;
- c. il octroie les subventions en application de la présente loi, qui sont financées par le budget de fonctionnement de l'Etat ainsi que les subventions en faveur de la mobilité douce qui sont financées par le budget d'investissement de l'Etat ;
- d. il donne le préavis du canton à l'autorité fédérale concernant :
 - les demandes de concession pour les infrastructures de transport public, pour le transport des voyageurs et pour les installations de transports par câbles ;
 - les projets de construction dont l'approbation est de la compétence fédérale, concernant les transports publics, les transports à câbles et l'aviation ;
 - l'établissement des horaires des transports publics, après avoir consulté les partenaires intéressés ;
- e. il établit les plans cantonaux des réseaux de mobilité douce ;
- f. il octroie les autorisations cantonales de transport en application de la loi et de l'ordonnance fédérales sur le transport des voyageurs ;
- g. il octroie les autorisations cantonales pour la construction et l'exploitation des téléphériques et téléskis en application de la loi fédérale sur les installations à câbles et du Concordat intercantonal concernant les installations de transport par câbles et skilifts sans concession fédérale ;
- h. il établit les tableaux de répartition des subventions entre l'Etat et les communes.

Texte actuel

Projet

Art. 4b Procédure de suivi et de contrôle de la subvention

¹ Le service s'assure que l'utilisation de la subvention octroyée par le département ou par le service est conforme à l'affectation prévue et que les conditions et les charges auxquelles elles sont soumises sont appliquées. A cette fin, le service peut requérir tout document utile.

² Il collabore, le cas échéant, avec les autorités fédérales.

³ Il peut fixer des exigences particulières de contrôle, notamment pour le suivi de projets d'investissements de grande ampleur.

⁴ Il peut mandater des tiers pour procéder à des contrôles des documents comptables ou à des inspections locales, après en avoir informé le bénéficiaire de la subvention.

Art. 4c Charges et conditions de la subvention

¹ La subvention est octroyée par décision ou par convention.

² Les charges et conditions, notamment en application de la présente loi, auxquelles la subvention est le cas échéant subordonnée, figurent dans la décision ou dans la convention.

Art. 4d Obligation de renseigner du bénéficiaire

¹ Le bénéficiaire d'une subvention est soumis à l'obligation de renseigner.

² Il doit fournir au service tous les documents et renseignements nécessaires pour le traitement de sa demande de subvention.

³ Il doit mettre à disposition du service ses livres comptables et doit lui fournir tous renseignements sur sa situation financière et l'état technique de ses installations.

⁴ Il doit autoriser en tout temps le service à procéder à des inspections de ses installations ou de chantiers en cours.

Art. 4e Forme juridique du bénéficiaire

¹ La subvention peut être allouée à une personne morale de droit public ou de droit privé.

Chapitre II **Texte actuel**
Contribution financière

Art. 6 **Champ d'application de la contribution financière**

¹ L'Etat et les communes peuvent accorder une contribution financière aux entreprises pour maintenir ou développer leurs prestations de service public qui répondent aux buts de la loi, dans les domaines suivants :

- a. le transport des voyageurs sur les lignes de trafic régional et les lignes de trafic urbain ; sont assimilés aux services de ligne les systèmes de desserte de zones qui leur sont rattachés ;
- b. le transport des marchandises sur les lignes de chemins de fer ou celles qui résultent d'un changement de mode de transport.

² Une contribution financière peut être consentie pour les objets suivants :

1. Contribution d'investissement : cette contribution porte notamment sur l'équipement en installations ou en véhicules, l'adoption d'un autre mode de transport, la création de nouvelles entreprises, le rachat d'entreprises ou la reprise de dettes ;
2. Contribution d'exploitation : cette contribution porte notamment sur la couverture du déficit d'exploitation, la commande de prestations de service public, la prise en charge de frais financiers ou la mise en oeuvre de communautés tarifaires.

Chapitre II **Projet**
Subventions accordées aux entreprises de transport public

Art. 6 **Champ d'application de la subvention**

¹ L'Etat et les communes peuvent accorder une subvention aux entreprises pour maintenir ou développer leurs prestations de service public qui répondent aux buts de la loi, dans les domaines suivants :

- a. le transport des voyageurs sur les lignes de trafic régional et les lignes de trafic urbain ; sont assimilés aux services de ligne les systèmes de desserte de zones qui leur sont rattachés ;
- b. le transport des marchandises sur les lignes de chemins de fer ou celles qui résultent d'un changement de mode de transport.

² Une subvention peut être consentie pour les objets suivants :

1. Subvention d'investissement : cette subvention porte notamment sur l'équipement en installations ou en véhicules, les mesures en faveur des personnes handicapées dans les transports publics, l'adoption d'un autre mode de transport, la création de nouvelles entreprises, le rachat d'entreprises ou la reprise de dettes ;
2. Subvention d'exploitation : cette subvention porte notamment sur la couverture du déficit d'exploitation, la commande de prestations de service public, la prise en charge de frais financiers ou la mise en oeuvre de communautés tarifaires.

Texte actuel

Art. 7 Classification des lignes de transport des voyageurs

¹ Les lignes de trafic régional comprennent les lignes ou tronçons qui assurent le transport des voyageurs ou des marchandises de façon régulière durant toute l'année entre localités habitées l'année entière.

² Les lignes de trafic urbain comprennent les lignes ou tronçons qui assurent le transport des voyageurs de façon régulière durant toute l'année :

- a. dans les zones urbaines situées sur le territoire d'une commune ;
- b. dans les zones fortement bâties s'étendant sur le territoire de plusieurs communes.

³ Les lignes de trafic urbain en site propre, reconnues d'intérêt régional, ainsi que les lignes de navigation sur le lac Léman et sur les lacs de Neuchâtel et de Morat sont assimilées aux lignes de trafic régional.

Projet

Art. 6a Durée d'octroi de la subvention

¹ Sous réserve de dispositions particulières fixées par l'autorité fédérale en application de la législation fédérale, la durée d'octroi d'une subvention est en principe la suivante :

- a. pour une subvention à l'investissement, celle-ci tient compte de la durée nécessaire pour la réalisation du projet ainsi que de la forme de la subvention ;
- b. pour une subvention à l'exploitation, celle-ci est octroyée en règle générale sous forme de décision annuelle, renouvelable d'année en année après examen. Demeure réservée la décision d'octroyer la subvention dans le cadre de mandats de prestations pluriannuels dont la durée est de quatre ans au maximum.

Art. 7 Classification des lignes de transport des voyageurs

¹ Sans changement

² Sans changement

³ Sont assimilées aux lignes de trafic régional, les lignes suivantes reconnues d'intérêt régional :

- a. les lignes de trafic urbain en site propre ;
- b. les lignes ou tronçons de lignes touristiques de navigation sur le lac Léman et sur les lacs de Neuchâtel et de Morat ;
- c. les sections touristiques de lignes de chemins de fer de montagne en prolongement de sections de trafic régional ;
- d. les lignes ou tronçons de lignes internationales.

Texte actuel

Art. 8 Collaboration entre autorités en matière de contribution financière

¹ Lorsque la Confédération exige une contribution financière du canton, les modalités de celle-ci sont fixées en collaboration avec la Confédération et tiennent compte de ses réglementations.

² La contribution financière est accordée aux entreprises intercantionales desservant le territoire vaudois à la condition que les cantons concernés participent proportionnellement à leur intérêt.

Art. 9 Formes de la contribution financière et montants

¹ La contribution financière de l'Etat et des communes peut être accordée sous forme de garanties d'emprunt, de prêts avec ou sans garantie hypothécaire, de subventions conditionnellement remboursables, de participations au capital contre remise d'actions ou de parts sociales, ainsi que d'apports à fonds perdus.

² La forme et le montant de la contribution financière tiennent compte de la rentabilité de la mesure prévue, de la situation financière et économique de l'entreprise, ainsi que de sa forme juridique et de sa structure.

³ Le montant de la contribution financière à répartir entre l'Etat et les communes est déterminé après déduction des participations de la Confédération, de cantons ou de régions voisins, ainsi que d'autres instances publiques.

⁴ La contribution financière, ainsi que les conditions spéciales auxquelles elle est subordonnée, peut faire l'objet d'une convention.

⁵ Des avances peuvent être consenties sur la contribution financière, afin d'assurer les engagements courants des entreprises. Elles sont effectuées par l'Etat et par les communes en proportion de la contribution financière qui leur incombe selon la loi.

Projet

Art. 8 Collaboration entre autorités en matière de subvention

¹ Lorsque la Confédération exige une subvention du canton, les modalités de celle-ci sont fixées en collaboration avec la Confédération et tiennent compte de ses réglementations.

² La subvention est accordée aux entreprises intercantionales desservant le territoire vaudois à la condition que les cantons concernés participent proportionnellement à leur intérêt.

Art. 9 Formes de la subvention et montants

¹ La subvention de l'Etat et des communes peut être accordée sous les formes suivantes :

- a. pour une subvention à l'investissement, sous la forme de garanties d'emprunt, de prêts avec ou sans garantie hypothécaire, de prêts conditionnellement remboursables ainsi que d'apports à fonds perdus.
- b. pour une subvention à l'exploitation, sous la forme d'apports à fonds perdus.

² La forme et le montant de la subvention tiennent compte de la rentabilité de la mesure prévue, de la situation financière et économique de l'entreprise, ainsi que de sa forme juridique et de sa structure.

³ Le montant de la subvention à répartir entre l'Etat et les communes est déterminé après déduction des participations de la Confédération, de cantons ou de régions voisins, ainsi que d'autres instances publiques.

⁴ Abrogé

⁵ Des avances peuvent être consenties sur la subvention, afin d'assurer les engagements courants des entreprises. Elles sont effectuées par l'Etat et par les communes en proportion de la subvention qui leur incombe selon la loi.

Texte actuel

Art. 10 Conditions générales de la contribution financière

¹ Les entreprises bénéficiant d'une contribution financière doivent prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la gestion la plus économique des prestations effectuées.

² Elles doivent adapter leurs installations au niveau technique en vigueur, selon les prescriptions fédérales et cantonales.

³ Elles doivent mettre à disposition de l'Etat, lorsque celui-ci les en requiert, leurs livres comptables et doivent lui fournir tous renseignements sur leur situation financière et l'état technique de leurs installations.

Art. 11 Conditions particulières de la contribution financière

¹ Les entreprises bénéficiant d'une contribution financière peuvent être astreintes par le Conseil d'Etat à collaborer entre elles, à s'associer pour certains objectifs, notamment dans le domaine de la tarification, de l'équipement ou de l'exploitation, en particulier pour la participation à des communautés tarifaires, pour l'acquisition de matériel standardisé, pour l'utilisation d'ateliers, de bâtiments, de matériel ou pour d'autres buts analogues.

² La contribution financière peut être subordonnée à une fusion avec d'autres entreprises ou à un changement de mode de transport.

³ Les entreprises bénéficiant d'une contribution financière ne peuvent, sans l'autorisation du Conseil d'Etat, souscrire des emprunts hypothécaires, des emprunts par obligations ou d'autres emprunts pour financer des installations ou des véhicules destinés aux services de transport public. Les installations ou les véhicules, acquis grâce à la contribution financière des pouvoirs publics, ne peuvent être engagés pour garantir le financement d'autres activités des entreprises.

Projet

Art. 10 Conditions générales de la subvention

¹ Les entreprises bénéficiant d'une subvention doivent prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la gestion la plus économique des prestations effectuées.

² Sans changement

³ Abrogé

Art. 11 Conditions particulières de la subvention

¹ Les entreprises bénéficiant d'une subvention peuvent être astreintes par l'autorité d'octroi à collaborer entre elles, à s'associer pour certains objectifs, notamment dans le domaine de la tarification, de l'équipement ou de l'exploitation, en particulier pour la participation à des communautés tarifaires, pour l'acquisition de matériel standardisé, pour l'utilisation d'ateliers, de bâtiments, de matériel ou pour d'autres buts analogues.

² La subvention peut être subordonnée à une fusion avec d'autres entreprises ou à un changement de mode de transport.

³ Les entreprises bénéficiant d'une subvention ne peuvent pas, sans l'accord de l'autorité d'octroi, souscrire des emprunts hypothécaires, des emprunts par obligations ou d'autres emprunts pour financer des installations ou des véhicules destinés aux services de transport public. Les installations ou les véhicules, acquis grâce à la subvention des pouvoirs publics, ne peuvent être engagés pour garantir le financement d'autres activités des entreprises.

Texte actuel

Art. 12 Représentation dans les organes de l'administration et du contrôle

¹ Le Conseil d'Etat peut demander aux entreprises bénéficiant d'une contribution financière que des délégués de l'Etat ou des communes siègent dans leurs organes d'administration ou de contrôle.

² La participation de l'Etat ou des communes s'exerce selon l'article 762 du Code des obligations pour les entreprises qui ont la forme de la société anonyme et selon l'article 926 du Code des obligations pour celles qui ont la forme de la société coopérative.

³ La participation de l'Etat dans les organes d'administration ou de contrôle des entreprises communales ou intercommunales est réglée par voie de convention.

Art. 13 Compétences financières

¹ Le Grand Conseil fixe par décret la contribution financière d'investissement égale ou supérieure à Fr. 1'000'000.--, allouée par l'Etat et les communes en application de l'article 6, alinéa 2, chiffre 1.

² Le département fixe la contribution financière allouée par l'Etat et les communes en application de l'article 6, alinéa 2, lettres f) et g).

³ Le département fixe la contribution financière d'exploitation allouée par l'Etat et les communes en application de l'article 6, alinéa 2, chiffre 2.

Chapitre III Lignes de trafic régional

Art. 14 Participation de l'Etat : investissement

¹ L'Etat met à disposition ou garantit la contribution financière d'investissement prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 pour les lignes de trafic régional.

² Lorsque l'Etat accorde une contribution d'investissement à un taux d'intérêt réduit ou sans intérêt, les communes participent à la prise en charge de cette remise d'intérêt à raison de 30%. Le taux moyen d'intérêt de la dette de l'Etat est appliqué dans le calcul. La répartition du montant à charge des communes est effectuée selon l'article 15.

Projet

Art. 12 Représentation dans les organes de l'administration et du contrôle

¹ Abrogé

² ...

³ ...

Art. 13 Compétences financières

¹ Abrogé

² ...

³ ...

Chapitre III Lignes de trafic régional

Art. 14 Participation de l'Etat : investissement

¹ L'Etat met à disposition ou garantit la subvention d'investissement prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 pour les lignes de trafic régional.

² Lorsque l'Etat accorde une subvention à un taux d'intérêt réduit ou sans intérêt, les communes participent à la prise en charge de cette remise d'intérêt à raison de 30%. Le taux moyen d'intérêt de la dette de l'Etat est appliqué dans le calcul. La répartition du montant à charge des communes est effectuée selon l'article 15.

Texte actuel

³ Lorsque l'Etat accorde une contribution d'investissement à fonds perdus, les communes y participent à raison de 30%. La répartition du montant à charge des communes est effectuée selon l'article 15.

Art. 15 Participation de l'Etat et des communes : exploitation

¹ Les communes participent à raison de 30% à la contribution financière d'exploitation prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 2 pour les lignes de trafic régional.

² La répartition du montant à charge des communes est effectuée par région de transport public.

³ La région de transport public correspond à un bassin de transport public régional du canton. Elle a pour centre une ville principale du canton, située à un noeud de communication, en règle générale desservie par le réseau national et dotée d'un réseau de transport urbain.

⁴ La répartition entre communes du montant à charge d'une région de transport public est effectuée en tenant compte de la population de chaque commune et du coefficient de la desserte.

⁵ Le coefficient de desserte des communes est fixé dans le règlement d'application de la loi. Il tient compte de la meilleure fréquence de desserte et du meilleur moyen de transport de la commune.

Art. 16 Procédure de répartition

¹ Le département établit le tableau de répartition de la contribution financière incombant à l'Etat et aux communes, suivant les dispositions des articles 14 et 15.

² Il le communique aux communes concernées en leur fixant un délai de trente jours pour formuler leurs observations éventuelles.

³ A l'expiration de ce délai, le département arrête le tableau de répartition.

⁴ Les montants résultant du tableau de répartition sont exigibles nonobstant recours. Cette règle est applicable aux avances prévues par l'article 9, alinéa 4.

Projet

³ Lorsque l'Etat accorde une subvention à fonds perdus, les communes y participent à raison de 30%. La répartition du montant à charge des communes est effectuée selon l'article 15.

Art. 15 Participation de l'Etat et des communes : exploitation

¹ Les communes participent à raison de 30% à la subvention d'exploitation prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 2 pour les lignes de trafic régional.

² Sans changement

³ Sans changement

⁴ Sans changement

⁵ Sans changement

Art. 16 Procédure de répartition

¹ Le service établit et notifie aux communes concernées le tableau de répartition de la subvention incombant à l'Etat et aux communes, suivant les dispositions des articles 14 et 15.

² Le tableau peut faire l'objet d'une réclamation.

³ Abrogé

⁴ Abrogé

Texte actuel

Art. 16a Modalités du versement des contributions

¹ L'Etat effectue le versement des montants dus par le canton et les communes aux entreprises.

² Le département fixe les délais de remboursement des avances effectuées par l'Etat de Vaud sur la quote-part des communes.

Chapitre IV Lignes de trafic urbain

Art. 17 Participation de l'Etat et des communes : investissement

¹ L'Etat participe aux lignes de trafic urbain à raison de 50 % de la contribution financière d'investissement prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1.

³ Le solde de la contribution financière est à charge des communes desservies.

⁴ La contribution financière de l'Etat est versée après que les communes se sont engagées à couvrir la contribution à leur charge.

Art. 18 Participation de l'Etat et des communes : exploitation

¹ La contribution financière d'exploitation que l'Etat alloue aux lignes de trafic urbain, selon l'article 6, alinéa 2, chiffre 2, est limitée à 50 % au plus ; mais elle ne peut dépasser au maximum la somme des montants suivants :

1. le 50 % des intérêts des emprunts, garantis par l'Etat et les communes et souscrits selon l'article 17, alinéa 1 ;
2. le 50 % des amortissements comptables des installations et équipements calculés selon les dispositions de la législation fédérale ;
3. le 12,5 % des autres charges d'exploitation, y compris les intérêts sur les engagements courants.

² Lorsque la contribution financière d'investissement, selon l'article 6, alinéa 2, chiffre 1, de l'Etat d'une part et des communes d'autre part prend une forme différente, un décompte particulier est tenu.

³ L'article 17, alinéas 3 à 4, est applicable au surplus.

Projet

Art. 16a Modalités du versement des subventions

¹ Sans changement

² Sans changement

Chapitre IV Lignes de trafic urbain

Art. 17 Participation de l'Etat et des communes : investissement

¹ L'Etat participe aux lignes de trafic urbain à raison de 50% de la subvention d'investissement prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1.

³ Le solde de la subvention est à charge des communes desservies.

⁴ La subvention de l'Etat est versée après que les communes se sont engagées à couvrir la subvention à leur charge.

Art. 18 Participation de l'Etat et des communes : exploitation

¹ La subvention d'exploitation que l'Etat alloue aux lignes de trafic urbain, selon l'article 6, alinéa 2, chiffre 2, est limitée à 50% au plus ; mais elle ne peut dépasser au maximum la somme des montants suivants :

1. le 50% des intérêts des emprunts, garantis par l'Etat et les communes et souscrits selon l'article 17, alinéa 1 ;
2. le 50% des amortissements comptables des installations et équipements calculés selon les dispositions de la législation fédérale ;
3. le 12,5% des autres charges d'exploitation, y compris les intérêts sur les engagements courants.

² Lorsque la subvention d'investissement, selon l'article 6, alinéa 2, chiffre 1, de l'Etat d'une part et des communes d'autre part prend une forme différente, un décompte particulier est tenu.

³ Sans changement

Texte actuel

Art. 20 Répartition entre communes : défaut d'entente

¹ A défaut d'entente, le département fixe la répartition entre communes desservies en tenant compte pour un tiers de la population des communes, pour deux tiers des prestations annuelles en kilomètres parcourus.

² En cas de modification importante du réseau de lignes, le département fixe une nouvelle répartition entre communes selon les critères de l'alinéa 1.

Art. 21 Procédure de répartition

¹ Le département établit le tableau de répartition de la contribution financière incombant à l'Etat et aux communes, suivant les dispositions des articles 17 à 20.

² L'article 16, alinéas 2 à 4, est applicable au surplus.

Projet

Art. 20 Répartition entre communes : défaut d'entente

¹ A défaut d'entente, le service fixe la répartition entre communes desservies en tenant compte pour un tiers de la population des communes, pour deux tiers des prestations annuelles en kilomètres parcourus.

² En cas de modification importante du réseau de lignes, le service fixe une nouvelle répartition entre communes selon les critères de l'alinéa 1.

Art. 21 Procédure de répartition

¹ Le service établit et notifie aux communes concernées le tableau de répartition de la subvention incombant à l'Etat et aux communes, suivant les dispositions des articles 17 à 20.

² Le tableau peut faire l'objet d'une réclamation.

Chapitre Vbis Subventions en faveur de la mobilité douce

Art. 29a Aménagement d'infrastructures

¹ L'Etat peut accorder une subvention aux communes à raison de 15% pour participer au financement de mesures d'aménagements d'infrastructures en faveur des deux-roues non motorisés sur les routes communales ou sur routes cantonales en traversée de localité, sous réserve que le coût déterminant d'une mesure ou d'un groupe de mesures présentant une cohérence d'ensemble soit égal ou supérieur à 250'000 francs.

² La subvention est portée à 20% pour les ouvrages de franchissement sous réserve que le coût déterminant de la mesure ou d'un groupe de mesures présentant une cohérence d'ensemble soit égal ou supérieur à 250'000 francs.

³ La subvention à une mesure est conditionnée à l'octroi d'une subvention de la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération en application de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure.

Texte actuel

Chapitre VI Droit d'expropriation

Art. 30 Champ d'application

¹ Les terrains ou droits nécessaires aux installations des entreprises de transport public par automobiles et de navigation, à leur circulation ou stationnement, ainsi qu'à l'accès des voyageurs aux gares ou à l'aménagement de places de parc près des gares réservées aux usagers des transports publics, reconnus d'intérêt public, peuvent être acquis par voie d'expropriation.

² La loi cantonale sur l'expropriation est applicable.

Projet

Art. 29b Mesures de promotion

¹ L'Etat peut accorder une subvention pour des mesures de promotion de la mobilité douce d'intérêt cantonal, notamment pour la signalisation des itinéraires de mobilité douce, pour des mesures de sensibilisation du public et d'incitation à l'utilisation de la mobilité douce ainsi que pour des actions de sensibilisation et de conseil aux responsables de l'aménagement de l'espace public.

Art. 29c

¹ Les articles 6a, 8 et 9 sont applicables par analogie.

Chapitre VI Droit d'expropriation

Art. 30 Terrains et droits nécessaires

¹ Les terrains ou droits nécessaires aux installations des entreprises de transport public par automobiles et de navigation, à leur circulation ou stationnement, à l'accès des voyageurs aux gares, à la construction de places de parc près des gares réservées aux usagers des transports publics ainsi qu'aux aménagements en faveur de la mobilité douce, reconnus d'intérêt public, peuvent être acquis par voie d'expropriation.

² Sans changement

Art. 30a Pose de dispositifs de support pour les lignes de contact des transports publics

¹ Le propriétaire d'un fonds riverain d'une route est tenu de tolérer la pose sur sa propriété de dispositifs de support, tels que mâts ou ancrages sur les façades de l'immeuble, pour les lignes de contact des transports publics (trolleybus, tramway, chemin de fer).

² La loi cantonale sur l'expropriation est applicable.

Texte actuel

Chapitre VII Sanctions et voies de recours

Art. 31 Restitution de la contribution financière

¹ L'Etat et les communes peuvent exiger le remboursement de leur contribution financière :

- a. si les conditions auxquelles la contribution financière était subordonnée n'ont pas été remplies ou l'ont été insuffisamment, notamment si le montant n'a pas été utilisé conformément à la destination prévue, sans l'autorisation du Conseil d'Etat ;
- b. si les installations ou les véhicules, dont l'acquisition a été financée au moyen de la contribution financière, ont été aliénés ou si, d'une autre façon, le droit d'en disposer librement a été cédé à des tiers ; toute mesure de ce genre doit être approuvée préalablement par le Conseil d'Etat ;
- c. si le bénéficiaire de la contribution entre en liquidation, s'il est mis en liquidation forcée ou si sa concession est annulée ;
- d. si le bénéficiaire de la contribution a induit en erreur les autorités, par des informations inexactes ou par la dissimulation de faits.

² Le Conseil d'Etat décide du montant à restituer.

Art. 32 Recours

¹ Toute décision prise par le département en vertu de la loi ou de ses règlements cantonaux d'application est susceptible de recours au Conseil d'Etat dans les dix jours dès sa notification.

Projet

Chapitre VII Sanctions et voies de recours

Art. 31 Restitution de la subvention

¹ L'autorité d'octroi peut exiger le remboursement de sa subvention :

- a. si les conditions auxquelles la subvention était subordonnée n'ont pas été remplies ou l'ont été insuffisamment, notamment si le montant n'a pas été utilisé conformément à la destination prévue, sans l'autorisation de l'autorité d'octroi ;
- b. si les installations ou les véhicules, dont l'acquisition a été financée au moyen de la subvention, ont été aliénés ou si, d'une autre façon, le droit d'en disposer librement a été cédé à des tiers ; toute mesure de ce genre doit être approuvée préalablement par l'autorité d'octroi ;
- c. si le bénéficiaire de la subvention entre en liquidation, s'il est mis en liquidation forcée ou si sa concession est annulée ;
- d. si le bénéficiaire de la subvention a induit en erreur l'autorité d'octroi, par des informations inexactes ou par la dissimulation de faits.

^{1bis} Les communes disposent de la même faculté pour la subvention qu'elles accordent directement.

² L'autorité d'octroi décide du montant à restituer.

Art. 32 Recours

¹ Les décisions prises par l'autorité d'octroi en application de la présente loi peuvent faire l'objet d'un recours au Conseil d'Etat dans un délai de dix jours dès leur notification.

² Font exception les décisions sur réclamation prises en application des articles 16 et 21 qui peuvent faire l'objet d'un recours conformément à la loi sur la procédure administrative.

³ Le recours de droit administratif n'a pas d'effet suspensif sur les avances prévues par l'article 9, alinéa 5.

Texte actuel

Projet

Art. 2

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 27 mars 2013.

Le président :

Le chancelier :

P.-Y. Maillard

V. Grandjean

PROJET DE DÉCRET
accordant au Conseil d'Etat un crédit cadre de CHF 13'300'000.- pour
financer des subventions aux communes portant sur les mesures en faveur
des deux-roues figurant en liste A des projets d'agglomération

du 27 mars 2013

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics,
vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Un crédit-cadre de CHF 13'300'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer des subventions aux communes portant sur les mesures en faveur des deux-roues figurant en liste A des projets d'agglomération.

Art. 2

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

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a, de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 27 mars 2013.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean