

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 4'275'000 pour financer la mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises

et

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement sous forme d'une subvention à fonds perdus de CHF 20'731'000 pour financer le renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par la société des transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA

et

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement sous forme de subventions à fonds perdus de CHF 21'300'000 pour financer la construction, la rénovation et la modification d'installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

et

exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics

et

RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Patrick Simonin et consorts "Il faut sauver le génie ferroviaire vaudois" (18_POS_28)

et

sur le postulat Yann Glayre et consorts "Pour un engagement fort du canton de Vaud au projet CST, cargo sous-terrain" (22_POS_59)

TABLE DES MATIÈRES

I. PRÉAMBULE.....	3
1.1 La nécessité d'une action concrète et résolue	3
1.2 Mesures emblématiques.....	3
2. INTRODUCTION	5
2.1 Résumé du présent EMPD	5
2.2 Contexte et description du besoin.....	6
2.3 Cadre légal et liens avec les politiques publiques existantes.....	9
3. PRESENTATION DU PROJET DE MISE EN ŒUVRE DE LA STRATEGIE RELATIVE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES	12
3.1 Objet du décret	12
3.2 Contexte.....	12
3.3 Financement	14
3.4 Mode de conduite du projet.....	15
4. PRESENTATION DU PROJET DE RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL ROULANT UTILE AU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION PAR LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS DE LA REGION MORGES-BIERE-COSSONAY SA.....	16
4.1 Objet du décret	16
4.2 Contexte.....	16
4.3 Financement	19
4.4 Mode de conduite du projet.....	20
5. PRESENTATION DU PROJET DE FINANCEMENT DE LA CONSTRUCTION, LA RÉNOVATION ET LA MODIFICATION D'INSTALLATIONS DE TRANSBORDEMENT ET DE CHARGEMENT MULTIMODALES UTILES AU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES.....	21
5.1 Objet du décret	21
5.2 Contexte.....	21
5.3 Financement	23
5.4 Mode de conduite du projet.....	24
6. PRESENTATION DU PROJET DE MODIFICATION DE LA LOI DU 11 DECEMBRE 1990 SUR LA MOBILITE ET LES TRANSPORTS PUBLICS.....	25
6.1 Justification du besoin.....	25
6.2 Commentaire par article.....	25
7. RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT SUR LES POSTULATS AU GRAND CONSEIL	28
7.1 Postulat Patrick Simonin et cons. : "Il faut sauver le génie ferroviaire vaudois" (18_POS_28)	28
7.2 Postulat Yann Glayre et cons : "Pour un engagement fort du canton de Vaud au projet cst, cargo sous-terrain" (22_POS_59)	29
8. CONSÉQUENCES DES PROJETS DE DECRETS ET DU PROJET DE LOI	31
8.1 Conséquences sur le budget d'investissement.....	31
8.2 Amortissement annuel	33
8.3 Charges d'intérêt.....	33
8.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	33
8.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement	34
8.6 Conséquences sur les communes	36
8.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	36
8.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	37
8.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA.....	37
8.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	37
8.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)	42
8.12 Incidences informatiques	42
8.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	42
8.14 Simplifications administratives	42
8.15 Protection des données	42
8.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement	43
9. CONCLUSION	46

I. PRÉAMBULE

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

Les présents projets de décrets ainsi que le projet de modification de la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21) s'inscrivent par conséquent dans le cadre de ces renforcements. Les solutions proposées ont pour objectif de renforcer la lutte contre le dérèglement climatique tout en garantissant l'efficacité du transport de marchandises essentiels aux besoins de l'économie vaudoise et de la population.

1.1 La nécessité d'une action concrète et résolue

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

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

Dans le canton de Vaud, plusieurs études récentes¹ montrent la nécessité de renforcer et d'amplifier les mesures entreprises afin d'atteindre les objectifs fixés. Le Plan climat vaudois adopté en 2020 (PCV-20) a certes permis d'infléchir la trajectoire des émissions, mais dans une proportion encore insuffisante. Le Conseil d'Etat entend faire sa part pour accélérer la réduction des émissions, tout en rappelant que les objectifs ne pourront être atteints qu'au travers de la mobilisation de l'ensemble des acteurs : Confédération, communes, entreprises, population.

1.2 Mesures emblématiques

Le PCV-20 a d'emblée été présenté comme une stratégie évolutive, qui ferait l'objet de plusieurs renforcements successifs afin de répondre de manière efficiente aux évolutions des changements climatiques, aux effets des actions entreprises, ainsi qu'au développement des connaissances et du cadre légal.

Présentées en juin 2023, les mesures emblématiques représentent les premiers jalons des renforcements annoncés pour la législature 2022-2027 et sont intégrées à un catalogue plus large au sein du Plan climat vaudois 2024 (PCV-24). Ces mesures se répartissent en trois axes principaux qui donnent un signal clair pour accélérer l'action relative aux enjeux climatiques. Ces trois axes sont les suivants :

- Accélérer la dynamique de réduction des émissions de GES
- Accroître les capacités d'adaptation et de résilience du territoire
- Renforcer l'exemplarité de l'Etat

¹ État de Vaud (2022). *Bilan carbone cantonal, version 2.0.* & Unité Plan climat Vaud (2022). *Audit du PCV-20.* & Statistique Vaud (2023). *Transition énergétique dans le canton de Vaud à l'horizon 2050.*

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

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

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

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

***Une partie du financement de la mesure « Favoriser un report du transport de marchandises de la route au rail » faisant l'objet du présent EMPD/L a été transférée à hauteur de CHF 1 mio à l'EMPD relatif à la mesure « Déployer des plans de mobilité dans les services et établissements scolaires » pour ce qui concerne la stratégie d'acquisition et de gestion durable du parc de véhicules et engins de l'Etat auquel s'est associée la DGMR.*

Comme présenté au tableau 1, le Conseil d'Etat prévoit d'investir CHF 66'250'000 pour favoriser le report du transport des marchandises de la route au rail. Les présents projets de décrets s'inscrivent dans cette intention et demandent l'octroi d'un crédit total de CHF 46'306'000. Les investissements résiduels sont réservés au financement d'une nouvelle étape de développement du transport ferroviaire de matériaux de construction. Une demande de crédit ultérieure sera effectuée en prévision de l'issue des travaux de mise en conformité de la gare de Morges qui sont nécessaires pour l'augmentation envisagée de ce trafic.

2. INTRODUCTION

2.1 Résumé du présent EMPD

Le transport de marchandises est essentiel à la vie quotidienne de la population et à l'activité des entreprises. La croissance économique et démographique vaudoise conduit à une augmentation importante de ce trafic et des nuisances qui en découlent. Fort de ce constat, et dans la continuité du décret n°19 (EOTP I.000591.01 « CE - Stratégie transport marchandises » pour un montant de CHF 1'400'000, utilisé à hauteur de CHF 1'236'096.35 au 31 juillet 2024) adopté le 6 février 2018 par le Grand Conseil, le Conseil d'Etat a élaboré une stratégie cantonale relative au transport de marchandises en deux volets. Il soumet **trois projets de décrets spécifiques** permettant d'atteindre les cinq objectifs fixés dans le second volet de cette stratégie cantonale, soit (1) d'augmenter le transport ferroviaire de marchandises, (2) de rationaliser et de décarboner la logistique urbaine, (3) de prévoir suffisamment d'espace pour l'activité logistique, (4) de développer la collaboration publique-privée et (5) de promouvoir l'innovation, la recherche et la réalisation de projets pilotes.

I) Mise en œuvre des mesures de la stratégie cantonale du transport de marchandises

Un crédit d'étude évalué à CHF 4'275'000 prévoit les ressources nécessaires pour réaliser des études d'aménagement des infrastructures de fret ferroviaire. Il permettra aussi de renforcer la thématique du transport de marchandises dans les politiques de mobilité des agglomérations ainsi que dans la politique cantonale en matière d'aménagement du territoire. De plus, le crédit financera la mise en place d'une plateforme d'échange publique-privée et de projets pilotes favorisant l'émergence de solutions logistiques durables. Ce décret prévoit l'engagement d'un équivalent temps plein (ETP) supplémentaire sur une durée déterminée de cinq ans.

II) Renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC

Le deuxième décret prévoit un crédit d'investissement sous forme d'une subvention à fonds perdus de CHF 20'731'000 pour le renouvellement de deux locomotives de traction à voie étroite destinées au transport de matériaux de construction par la société des transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC). Actuellement MBC transporte chaque année, en train, près de 300'000 tonnes de matériaux de construction avec un matériel roulant obsolète et en fin de vie. Ce crédit d'investissement est essentiel pour poursuivre ce trafic et garantir sa viabilité économique à long terme. La poursuite de ce trafic permet d'éviter un report sur le réseau routier d'environ 20'000 passages de camion à travers les localités du Pied-du-Jura et de la Côte, conduisant à une réduction des GES et des nuisances pour les riverains.

Cet investissement constitue une première étape. En effet, les perspectives d'exploitation de gisements de gravier aux abords du réseau MBC à moyen terme sont importantes. L'augmentation significative du trafic ferroviaire dans ce secteur nécessitera l'acquisition de nouveau matériel roulant. Ce renforcement des capacités du fret ferroviaire de gravier sur le réseau MBC sera possible à l'horizon 2033, une fois les travaux de mise en conformité de la gare de Morges terminés. Compte tenu de cette temporalité plus lointaine, la participation cantonale pour la prochaine acquisition de matériel roulant par MBC fera l'objet d'un autre décret ultérieurement.

III) Financement de la réalisation d'installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

Le troisième décret prévoit un crédit d'investissement sous forme de subventions à fonds perdus de CHF 21'300'000 pour la construction, la rénovation et la modification d'installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport de marchandises par le rail. Le fret ferroviaire est économiquement désavantageux face au transport routier en raison des investissements infrastructurels conséquents qui pèsent sur sa rentabilité. Pour pallier cette situation, un appui cantonal est opportun. À travers ce soutien, le Conseil d'Etat vise une augmentation de l'utilisation du rail pour le transport de marchandises de 45% d'ici à 2050. La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) sera compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle des subventions. Le décret prévoit également l'engagement d'un ETP supplémentaire pour une période de quatre ans.

Une révision de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) est nécessaire pour permettre la mise en application de ces mesures. La loi prévoit de favoriser le report modal du transport des marchandises de la route au rail à travers l'octroi de subventions d'investissement aux entreprises de transport public, c'est-à-dire celles au bénéfice d'une concession pour le transport de voyageurs. Cette disposition est incohérente, car le transport de marchandises et les investissements qui en découlent sont en grande majorité portés par des entreprises privées n'opérant pas dans le domaine des transports publics de voyageurs. La révision proposée permet de rétablir l'intention du législateur, soit de soutenir réellement un report modal du transport des marchandises de la route au rail, ce qui clarifie également le rôle du Canton dans ce domaine.

2.2 Contexte et description du besoin

2.2.1 Les enjeux du transport de marchandises

Afin de maintenir la qualité de vie dans le canton face à l'accroissement des flux logistiques et des nuisances qui en découlent, le Conseil d'Etat a élaboré une stratégie cantonale du transport de marchandises ambitieuse pour relever les défis complexes associés cette activité.

Le transport de marchandises joue un rôle fondamental dans l'activité économique du canton. Il représente une véritable cheville ouvrière de l'économie réelle, générant une part significative de l'emploi dans le canton de Vaud et permettant à de nombreuses entreprises de mener à bien leurs activités. Cependant, il est impératif de reconnaître que ce secteur engendre d'importantes répercussions environnementales, contribuant de manière significative aux émissions de GES, à la consommation d'énergie, au bruit, ainsi qu'à la congestion routière. Ces conséquences entraînent un coût élevé pour la société dans son ensemble. Plus précisément, le transport de marchandises est actuellement responsable de 6% de l'ensemble des émissions de GES sur sol vaudois. Ces émissions résultent principalement des échanges de marchandises effectués au moyen de transports routiers, tels que camions et camionnettes de livraison. Avec une prévision d'augmentation de 26% du transport de marchandises d'ici 2050² dans le canton de Vaud (trafic de transit exclu), une croissance des émissions de GES est inévitable en l'absence d'une intervention publique.

Dans le canton de Vaud, sur un total de 39,3 millions de tonnes (Mt) de marchandises transportées (en excluant le transit), la part du transport routier est à l'heure actuelle fortement majoritaire, cette dernière s'élevant à 86,2% en 2022. Les caractéristiques des flux de transport de marchandises varient considérablement en fonction de divers critères. Plus précisément, la part modale du transport ferroviaire diffère, entre autres, d'une filière à l'autre, d'une région à une autre, en fonction de la nature des marchandises transportées, de l'accès aux réseaux autoroutiers et ferroviaires, ainsi que de la distance entre l'origine et la destination des flux.

Les analyses quantitatives, établies par la DGMR dans le cadre de l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises, révèlent une répartition inégale de l'utilisation du rail selon les régions. L'utilisation soutenue du rail est notable sur l'axe Lausanne-Yverdon, principalement en raison d'un accès de qualité aux réseaux ferroviaires et autoroutiers. En revanche, la part modale du rail est sensiblement plus faible dans l'agglomération lausannoise, atteignant seulement 11,4%, malgré le fait que cette région urbaine génère près d'un tiers de l'ensemble des échanges logistiques du canton.

De manière similaire, les analyses détaillées de la part modale du rail par secteur économique révèlent des différences significatives. Alors que l'usage du rail pour le transport des produits de consommation manufacturés et de colis est important, à hauteur respectivement de 20,4% et 54% des volumes en circulation, la filière des matériaux d'extraction et de construction présente une faible utilisation du rail

² DGMR (2022). *Perspectives de mobilité 2050 pour le Canton de Vaud*.

avec une part modale de 9% uniquement. Comme 43% des échanges logistiques dans le canton de Vaud sont attribués à cette filière, cela exerce une influence négative sur la moyenne cantonale.

2.2.2 Élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises

En 2008 déjà, le Canton de Vaud a initié un dialogue public-privé et le lancement d'études préliminaires au sujet du transport de marchandises. Le travail sur cette problématique a perduré à travers la mise à jour de la mesure B22 du Plan directeur cantonal (PDCn). Cette mesure vise à améliorer l'efficacité et la lisibilité des interfaces multimodales entre le rail et la route en les intégrant dans un réseau cantonal structuré et hiérarchisé. La poursuite de la collaboration avec les acteurs majeurs impliqués est essentielle pour définir conjointement cette structure.

Conscient de l'importance de cette thématique le Grand Conseil a approuvé en février 2018 le décret n°19 (cf. section 2.1) octroyant un crédit d'étude pour l'élaboration d'une stratégie cantonale au sujet du transport de marchandises. Cette initiative répond aux intentions de la loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM, RS 742.41), révisée en juillet 2016.

Le premier volet de cette stratégie cantonale, publié en 2021³, repose sur une analyse quantitative approfondie des flux de marchandises à l'échelle du canton et un exposé des tendances et du cadre juridique liés au transport de marchandises. Réelle feuille de route de cette politique publique, ce document identifie les orientations à suivre pour améliorer le transport de marchandises sur le territoire vaudois.

Plusieurs études spécifiques ont été menées dans le cadre de l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises. Ces travaux ont permis de définir un éventail d'actions pour répondre aux défis identifiés dans le rapport de diagnostic et d'orientations. Parallèlement, dans un souci de dialogue constant avec les acteurs clés du domaine logistique, un atelier général et trois ateliers thématiques sur les enjeux des filières du transport de biens manufacturés, de matériaux de construction, ainsi que du transport de céréales, ont été organisés.

La DGMR a notamment étudié les besoins actuels et les perspectives d'évolution futures de l'activité logistique ainsi que ses conséquences sur les besoins territoriaux et les infrastructures stratégiques. Ce travail a notamment permis d'enrichir sa base de connaissances dans le cadre de la stratégie cantonale de développement ferroviaire « Vision 2050 »⁴. D'autres études se sont concentrées sur des filières économiques spécifiques, telles que celle des matériaux de construction ou celle des colis et biens manufacturés, afin d'effectuer une analyse comparative de la viabilité économique du transport par train face au transport routier. L'analyse ciblée des flux logistiques sur le territoire de l'agglomération lausannoise a permis d'élaborer un concept de logistique urbaine formant une base de réflexion sur les défis liés à l'évolution de ce trafic. Ce travail a notamment souligné l'intérêt de planifier des centres logistiques multimodaux à l'intérieur des agglomérations.

Par ailleurs, la faisabilité du transport souterrain de marchandises entre Lausanne et Genève, notamment à travers le projet de Cargo sous terrain (CST)⁵, a été évaluée. Les implications de ce projet sur la logistique en surface et les conditions nécessaires pour favoriser l'adoption de ce mode de transport ont été étudiées dans ce cadre.

Un travail d'approfondissement a permis d'identifier les opportunités et les obstacles à poursuivre le transport ferroviaire des matériaux de construction depuis la gravière des Délices à Apples vers les centres de traitement de Gland et de Vuflens-la-Ville. Cette organisation logistique, mise en place en 2016, a permis de reporter le passage de près de 20'000 poids lourds chaque année à travers les localités du Pied-du-Jura et de la Côte. Les analyses de la DGMR ont permis de confirmer les bénéfices de ce report modal ainsi que la nécessité de soutenir les installations ferroviaires sur la ligne à voie métrique de la société des transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) pour garantir la poursuite de ce trafic.

En définitive, l'octroi du crédit d'étude pour l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises en 2018 a doté le Canton des ressources essentielles pour élargir sa compréhension du sujet et élaborer des lignes directrices couvrant tous les aspects du transport de marchandises, de l'amélioration des capacités de fret ferroviaire au développement de la logistique urbaine dans les

³ État de Vaud (2021). *Stratégie cantonale du transport des marchandises – Diagnostic et orientations*.

⁴ État de Vaud (2024). *Stratégie cantonale ferroviaire – Vision 2050*.

⁵ Plus d'information disponible sur : <https://www.cst.ch/fr/>

agglomérations. Le présent EMPD demande d'accorder au Conseil d'Etat les moyens essentiels pour poursuivre sa politique en matière de transport de marchandises, en particulier pour soutenir le report des échanges logistiques de la route au rail.

2.2.3 Objectifs de la stratégie cantonale du transport de marchandises

Le second volet de la stratégie cantonale du transport de marchandises établit les objectifs et les mesures permettant de répondre aux défis liés à la croissance de ce trafic, ce document est annexé au présent décret et en fait partie intégrante. Les cinq objectifs ci-après constituent le socle de la stratégie cantonale du transport de marchandises ; ils découlent des orientations définies dans le premier volet de la stratégie cantonale. Les chapitres 3, 4 et 5 présentent les mesures permettant de répondre à ces objectifs. En particulier, les chapitres 4 et 5 détaillent la mise en œuvre de deux mesures spécifiques répondant à l'objectif (1) décrit ci-après. Compte tenu de la nature de leur financement, ces mesures font l'objet d'un projet de décret séparé.

(1) Plus de marchandises transportées par le rail

Le Conseil d'Etat souhaite augmenter l'utilisation du transport ferroviaire aux dépens du transport routier afin de contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 et ainsi répondre aux intentions de son Plan climat. En effet, le transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par un poids lourd à propulsion fossile classique (diesel) génère 12 fois plus de GES que si elle était déplacée en train. Le rail présente également une bien meilleure efficacité énergétique, ce qui apporte également une réponse aux risques de pénurie en la matière dans la perspective d'une électrification importante des véhicules de livraison. En outre, un report sur le rail permet de réduire la congestion routière et les nuisances sonores générées par le trafic de poids lourds.

Malgré ces avantages, la compétitivité économique du fret ferroviaire demeure faible à l'heure actuelle, et le transport routier s'avère largement moins coûteux pour les opérateurs logistiques. À travers une action incitative, le Canton veut améliorer les conditions économiques du rail et favoriser un report modal là où le potentiel de transfert est avéré et important. Les études menées par la DGMR estiment que, à court terme, le potentiel de transfert de la route au rail s'élève à plus de 400 wagons supplémentaires par jour. À l'horizon 2050, le transport de marchandises par train sur le territoire vaudois devrait augmenter de 45% et sa part modale devrait ainsi croître significativement aux dépens de la route. Pour permettre cette évolution, l'infrastructure ferroviaire doit être développée pour répondre à une croissance importante du trafic tant pour le fret que pour les voyageurs.

(2) Une logistique urbaine rationalisée et décarbonée

Le changement des habitudes d'achat, marqué par la croissance importante du commerce en ligne, ainsi que la densification de la population en milieu urbain, engendrent une intensification du trafic de livraison dans les agglomérations. Cette augmentation des trajets génère des conflits d'usage de la voirie et crée des nuisances pour les riverains. Pour faire face à cette situation, le Canton a pour objectif d'améliorer l'efficacité de la logistique urbaine. Cet objectif se traduit par une réduction des distances parcourues, une hausse du taux de chargement des véhicules et une transition vers des moyens de transport à zéro émission carbone. L'encadrement du trafic de livraison et l'amélioration des conditions d'exploitation doivent permettre d'atteindre un tel objectif.

(3) Suffisamment d'espace pour l'activité logistique

L'activité logistique nécessite des surfaces importantes, et ce à chaque niveau de la chaîne d'approvisionnement. Compte tenu de la rareté des surfaces foncières à proximité à la fois du réseau ferré et des réseaux autoroutiers, il est important de renforcer les instruments de planification du territoire en identifiant et en rendant disponibles les lieux les plus propices pour accompagner le développement de ces activités essentielles à l'économie du canton. La croissance démographique cantonale conduit mécaniquement à une augmentation du besoin immobilier pour l'activité logistique. Les analyses de la DGMR soulignent que l'offre foncière disponible est inférieure à l'évolution de la demande immobilière de cette filière d'activité dans les régions les mieux connectées, en particulier dans l'agglomération lausannoise, la plaine de l'Orbe et la Broye. Cette situation de manque risque d'accentuer l'effet d'écartement logistique, repoussant ces dispositifs industriels toujours plus loin des sources de consommation et des infrastructures de transport. Une situation qui conduit inévitablement à un allongement des trajets et une augmentation des nuisances générées.

(4) Collaboration publique-privée renforcée et pérenne

Le transport de marchandises est une activité opérée principalement par des acteurs privés. Un échange direct et transparent entre les entreprises de la branche et les pouvoirs publics est impératif pour élaborer des actions pertinentes et durablement efficaces. Le renforcement de ce dialogue est nécessaire pour anticiper et accompagner les besoins des nombreux acteurs du domaine. De plus, la possibilité de s'appuyer sur l'expertise des professionnels de la branche est essentielle pour assurer la pertinence de la politique publique en la matière. Les retours des ateliers menés dans le cadre de l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises ont démontré le grand intérêt des acteurs privés à poursuivre les échanges et efforts de collaboration.

(5) Davantage d'innovation

L'innovation apporte des réponses aux enjeux du transport de marchandises. Le Conseil d'Etat estime important de favoriser l'adoption des pratiques durablement efficaces pour faire face à la croissance du trafic et des externalités négatives qui en découlent. L'utilisation de véhicules alternatifs aux solutions classiques que sont le camion et le train et l'adoption de modes de propulsion plus durables (p. ex. : électrique ou pile à combustion hydrogène), ainsi que la numérisation des échanges logistiques et la mutualisation des flux qui en découle, constituent des pistes d'action envisagées pour faire face aux défis à venir dans le transport de marchandises. L'approfondissement des avantages potentiels du système Cargo sous terrain (CST) fait également partie de cet objectif.

2.3 Cadre légal et liens avec les politiques publiques existantes

2.3.1 Bases légales

Les projets de décrets reposent sur une pluralité de bases légales fédérales et cantonales. À travers ces fondements juridiques, il est possible d'appréhender la marge de manœuvre du Canton dans ce domaine, de déterminer les champs d'intervention potentiels, mais aussi d'identifier les possibles et nécessaires évolutions du cadre légal.

Un catalogue plus exhaustif des bases légales fédérales et cantonales exerçant une influence directe sur le transport de marchandises dans le canton de Vaud est disponible dans le premier volet de la stratégie cantonale du transport de marchandises, publié en 2021. Toutefois, les éléments les plus importants sont résumés ci-dessous.

Transport routier

Accord sur les transports terrestres (ATT, RS 0.740.72) : L'ATT est un élément clé de la législation sur le transport routier de marchandises en Suisse. En vigueur depuis juin 2002, cet accord a favorisé le transfert du transport de marchandises vers le rail, ouvert le marché européen aux transporteurs suisses et vice versa, tout en maintenant la protection du marché suisse des transporteurs routiers étrangers par une interdiction de cabotage. Il a également permis l'introduction de la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP) visant à réduire les émissions de CO₂ grâce à un report vers le rail et à une modernisation des poids lourds.

Transport ferroviaire

Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.411) : La LCdF définit les responsabilités liées aux infrastructures ferroviaires publiques, notamment – en ce qui concerne le fret ferroviaire - les voies de débord et les gares de réception, de formation et de triage. La loi établit la procédure d'attribution des sillons, créant ainsi un cadre équitable pour l'utilisation du réseau ferré pour le trafic de voyageurs et de marchandises. De plus, elle définit les procédures pour l'approbation des nouvelles infrastructures ferroviaires publiques ainsi que les dispositions idoines en matière de financement.

Loi fédérale sur le transport ferroviaire de marchandises (LTM, RS 742.41) : La LTM, en vigueur depuis 2016, se concentre sur le trafic ferroviaire de marchandises à l'intérieur du territoire, ce qui lui confère une importance particulière pour le canton de Vaud. Cette loi a pour but de dynamiser le secteur et de le rendre financièrement autoporteur. La loi prévoit l'octroi d'une contribution d'investissement à la construction, la rénovation et la modification d'installations ferroviaires privées (Art 8). Les conditions d'octroi de ces soutiens sont précisées dans l'ordonnance (OTM RS 742.411). En outre, elle établit les responsabilités concernant les installations ferroviaires privées, ainsi que les tâches en matière d'aménagement du territoire. En particulier, la loi charge les cantons de prendre les mesures

d'aménagement du territoire pour prévoir une desserte ferroviaire dans les zones industrielles les plus propices pour cette activité (Art. 12).

Le 10 janvier 2024, le Conseil fédéral a soumis à l'Assemblée fédérale un projet de révision de la LTM (FF 2024 301). La nouvelle base légale prévoit notamment une prise en compte accrue des enjeux territoriaux liés au transport de marchandises par les cantons. Ces derniers seront notamment chargés d'intégrer le transport ferroviaire de marchandises dans leurs plans directeurs.

Loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP, BLV 740.21) : La LMTP définit les compétences du Canton en matière de gestion de la mobilité et des transports publics. La loi prévoit entre autres les tâches de planification et l'octroi des subventions. Alors que le transport de marchandises n'est pas inclus dans la partie introductive de cette loi, l'article 6, alinéa 1, lettre b, prévoit la possibilité d'octroyer des subventions d'investissement pour favoriser le report du transport des marchandises de la route au rail aux entreprises de transport public. Cette limitation est incohérente avec la réalité de l'activité économique. En effet, le transport ferroviaire de marchandises et les investissements qui en découlent sont portés par des entreprises privées qui n'opèrent pas dans le domaine des transports publics et par conséquent qui ne sont pas au bénéfice d'une concession fédérale pour le transport de voyageurs. Dans sa forme actuelle la LMTP restreint la possibilité de réellement soutenir un transfert des flux logistiques de la route au rail.

Transport souterrain de marchandises

Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM, RS 749.1) : La LTSM définit les conditions encadrant la réalisation et l'exploitation du transport souterrain de marchandises tel qu'il est notamment envisagé par l'entreprise Cargo sous terrain. La loi charge expressément les cantons de définir le tracé des installations de transport souterrain ainsi que l'emplacement des installations de liaison en surface (Art.7 al. 3).

Aménagement du territoire

Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC, BLV 700.11) : La LATC, qui régleme les plans d'affectation des communes, stipule que les sites à forte génération de transport de marchandises doivent être raccordés au rail si cela est techniquement possible, raisonnable et sans frais disproportionnés (Art. 24, al. 6). Cette disposition est cruciale pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises dans le canton de Vaud, en particulier dans le secteur des matériaux de construction. L'application de cette disposition doit être renforcée à travers la réalisation d'études de planification en matière de transport de marchandises ainsi qu'au moyen d'une révision plus systématique des projets concernés par cette disposition.

2.3.2 Politiques publiques cantonales

La stratégie cantonale du transport de marchandises s'inscrit dans le Programme de législature du Conseil d'Etat ainsi que dans le Plan climat vaudois tel qu'exposé en préambule. Cette thématique est toutefois aussi liée à plusieurs autres politiques publiques existantes. Ces liens renforcent la cohérence de la démarche entreprise et la nécessité de poursuivre une coordination étroite entre les services cantonaux concernés.

Plan directeur cantonal (PDCn) : Le transport de marchandises est traité au PDCn à travers la mesure B22, qui définit le réseau cantonal des interfaces rail-route. Par ailleurs, les mesures D11 et D12, relatives à la valorisation du tissu économique vaudois, ainsi que les mesures F41 et F42, qui traitent de l'exploitation durable des ressources minérales, ont toutes une influence sur le transport de marchandises. Le travail sur la cinquième adaptation du PDCn a débuté ; il devra intégrer de manière plus forte la thématique du transport de marchandises en s'appuyant sur les travaux effectués dans le cadre de l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises. Cette intégration renforcée est notamment en ligne avec les objectifs du Plan sectoriel des transports de la Confédération qui précise que les cantons et les communes doivent favoriser l'élaboration de conceptions sur les plateformes de transbordement et préciser leur implantation dans le territoire de sorte à améliorer leur efficacité.

Système de gestion des zones d'activité (SGZA) : Le SGZA coordonne le développement des zones d'activités dans le canton et s'assure qu'elles répondent aux besoins de l'économie en garantissant une offre foncière adéquate. Le système fixe aussi les conditions pour la planification de nouvelles zones

d'activités. L'activité logistique représentant une part importante des besoins fonciers en zone d'activité, une coordination étroite entre le SGZA et la mise en œuvre des mesures de la stratégie cantonale du transport de marchandises est essentielle.

Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges : Dans son objectif d'améliorer la qualité de l'air en milieu urbain, ce Plan préconise de mesurer les émissions dues au trafic de marchandises et propose plusieurs actions pour en réduire les effets.

Plan directeur des carrières (PDCar) et Plan de gestion des déchets (PGD) : Ces instruments prévoient de renforcer le transport de matériaux et de déchets par rail pour plusieurs sites à travers le canton, notamment afin de réduire les nuisances du trafic routier en traversée de localité. Compte tenu de l'importance des flux logistiques générés par cette filière d'activité, les ambitions de ces Plans jouent un rôle crucial dans l'atteinte des objectifs de la présente stratégie cantonale et vice versa.

3. PRESENTATION DU PROJET DE MISE EN ŒUVRE DE LA STRATEGIE RELATIVE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

3.1 Objet du décret

Le projet de décret porte sur le financement d'un crédit d'étude pour la mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises. Concrètement, ce crédit sera utilisé pour définir et accompagner le développement des aménagements utiles au fret ferroviaire, pour renforcer l'intégration de la thématique du transport de marchandises dans la politique publique de mobilité des agglomérations et celle de l'aménagement du territoire au niveau cantonal, enfin pour mettre en place une plateforme d'échange publique-privée et des projets pilotes favorisant la mise en application de solutions innovantes dans ce domaine.

3.2 Contexte

La stratégie cantonale du transport de marchandises vise à améliorer l'efficacité logistique sur l'ensemble du canton, c'est-à-dire à rationaliser les moyens de transport utilisés et les distances parcourues, ainsi qu'à favoriser une utilisation adéquate des surfaces foncières nécessaires à l'activité. Pour atteindre ces buts, 8 mesures concrètes ont été identifiées. Le présent décret traite de 6 mesures d'étude nécessaires à l'atteinte des objectifs présentés à la sous-section 2.2.3. Les deux autres mesures d'investissement identifiées sont traitées dans des décrets séparés en raison de la nature de leur financement. Elles sont décrites aux chapitres 4 et 5 qui suivent.

3.2.1 Assurer la capacité et l'accessibilité du réseau ferré

Afin d'atteindre une croissance importante du fret ferroviaire, il est essentiel de définir les besoins en termes de capacités sur le réseau ferré et de s'assurer que l'accessibilité aux installations de transbordement rail-route soit garantie. En cohérence avec les conclusions de la stratégie ferroviaire 2050 du Canton, en particulier compte tenu des contraintes de capacités du réseau CFF en Suisse romande, il est nécessaire de prévoir une augmentation des sillons horaires pour le fret sur l'axe Lausanne-Yverdon, ainsi que sur les axes Lausanne-Genève et Lausanne-Brigue. Ces évolutions doivent naturellement être effectuées en parallèle de celles nécessaires au développement du trafic de voyageurs. L'accessibilité de certaines gares de réception fret doit aussi être améliorée. En particulier, une amélioration est nécessaire à Gland, Morges, Vufflens-la-Ville, Eclépens, Chavornay, Onnens et Avenches pour absorber le trafic futur.

Dans ce cadre, la DGMR initiera des études exploratoires de faisabilité pour le développement des installations ferroviaires nécessaires à la croissance du fret par le rail. Ces travaux permettront de renforcer leur intégration aux prochaines étapes d'aménagement du programme fédéral de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). En outre, il assurera un suivi étroit des réalisations déjà prévues dans le PRODES.

3.2.2 Améliorer le transport de marchandises dans les agglomérations

Le transport de marchandises en milieu urbain doit s'organiser de manière à minimiser les kilomètres parcourus. Une intégration plus forte de cette thématique dans les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire des agglomérations est nécessaire pour atteindre ce but. Des réflexions doivent notamment être menées sur les cheminements et les horaires de livraison, sur les espaces de stationnement, sur les surfaces dédiées à la réalisation de centres logistiques, ou encore sur l'usage du rail et d'autres moyens de transport à zéro émission carbone.

Pour accélérer cette dynamique, la DGMR soutiendra financièrement la réalisation d'études menées par les communes qui composent les agglomérations vaudoises. Les approfondissements réalisés pourront prendre différentes formes. À titre d'exemple, mais sans s'y limiter, La DGMR pourra soutenir la conduite d'analyses de trafic liées à la mobilité des biens. Elle pourra aussi accompagner des études visant à définir des mesures pour encadrer le trafic de livraison et pour améliorer les conditions d'exploitation du transport de marchandises en milieu urbain. Les travaux réalisés permettront notamment de renforcer cette thématique dans les prochaines générations du programme en faveur du trafic d'agglomération. Une directive à l'attention des requérants de ces soutiens sera établie pour préciser les modalités de financement.

3.2.3 Garantir la surface foncière nécessaire à l'activité logistique

En accord avec les dispositions du droit fédéral en matière de transport de marchandises décrites à la section 2.3, le Conseil d'Etat reconnaît la nécessité de renforcer la thématique du transport de marchandises dans ses instruments de planification du territoire. La rareté des surfaces disponibles et judicieusement positionnées pour répondre à la croissance de cette activité essentielle à l'économie vaudoise confirme ce besoin. Le document « Perspectives pour le territoire »⁶, publié en septembre 2023 dans le cadre de la révision du PDCn en cours, présente les enjeux auxquels le Canton devra répondre à l'horizon 2050. La mobilité de manière générale et le transport de marchandises en particulier font partie des enjeux principaux identifiés.

En perspective des prochaines étapes de révision du PDCn, un renforcement de la thématique du transport de marchandises est attendu. Dans cette optique, la DGMR conduira des études sur l'évolution des différentes filières d'activités concernées par le transport de marchandises d'une part, et sur l'évolution de ces besoins appliquée territorialement à toutes les régions du canton d'autre part. Cette démarche renforcera la connaissance des flux de transport et de leurs conséquences sur le territoire. Ces travaux seront systématiquement effectués en collaboration avec les services de l'administration concernés, notamment avec la Direction générale du territoire et du logement (DGTL), qui assure la coordination globale du PDCn. Ces études permettront aussi de définir l'intérêt d'un renforcement de la maîtrise foncière du Canton dans les zones d'activité et d'identifier les enjeux liés à cette politique publique.

3.2.4 Accompagner l'aménagement des sites à vocation logistique multimodale

Le développement du transport de marchandises est étroitement lié à la construction de centres logistiques dans les zones d'activités proches des principales infrastructures de transport (autoroutes et réseau ferré). Les enjeux d'aménagement dans ces zones d'activités convoitées sont importants. La stratégie cantonale du transport de marchandises identifie 10 sites stratégiques d'activités (SSDA) propices à la logistique multimodale : Gland, Morges-Est, Bussigny-Ecublens, Arc-en-Ciel, Vufflens-Aclens, Eclépens, Orbe-Chavornay, Onnens-Bonvillars, Avenches et Aigle-Bex. La définition des espaces réellement disponibles et propices à l'activité logistique, ainsi que les développements nécessaires en termes d'infrastructures de transport, doivent être précisés de manière détaillée et individualisée.

La DGMR renforcera également ses moyens pour suivre et préavisier les projets de construction prévus à l'intérieur des sites d'activités stratégiques, ainsi que ceux générant des flux logistiques importants en conformité avec l'article 24 alinéa 3 de la LATC. Par ailleurs, la DGMR conduira des études de faisabilité, d'aménagement et de trafic à l'intérieur des SSDA propices à la logistique multimodale. Ces analyses permettront d'assurer la conformité entre les développements prévus dans ces SSDA et la planification du territoire en matière de transport de marchandises. Pour les grands générateurs de transports, tels que les chantiers ou les centres industriels, les analyses menées permettront d'évaluer de manière systématique si une alternative logistique plus efficace est possible et opportune.

3.2.5 Créer une plateforme de travail publique-privée

Le dialogue entre les acteurs du secteur privé et les autorités publiques doit se renforcer à travers la création d'une plateforme d'échange pérenne. Les avantages d'un échange régulier et transparent entre les représentants des branches d'activité avec une composante logistique importante et les collectivités publiques sont nombreux. De manière générale, il permet de confirmer la pertinence de l'action de l'État et de mieux communiquer sur les mesures entreprises. Ce dialogue permet aussi de rester informé sur les évolutions et les besoins des acteurs du domaine.

Les travaux de mise en place de cette plateforme seront conduits par la DGMR. En outre, des moyens financiers et des ressources humaines seront mis à disposition pour assurer l'animation de ces rencontres régulières ainsi que pour conduire des ateliers et études thématiques répondant aux enjeux de la branche comme les évolutions légales ou le développement des infrastructures publiques. La DGMR sera également responsable de développer un bulletin d'information permettant de communiquer

⁶ Direction générale du territoire et du logement (DGTL) (2023). *Perspectives pour le territoire*.

plus largement sur cette thématique. Une pratique déjà appliquée de manière courante dans d'autres cantons, notamment à Genève⁷ et à Berne⁸.

3.2.6 Soutenir la réalisation de projets pilotes sur le territoire vaudois

L'innovation, la recherche et les nouvelles technologies sont cruciales pour faire évoluer les pratiques en matière de transport de marchandises. La mise en œuvre de projets pilotes est essentielle pour envisager l'adoption de solutions dans ce domaine. Par ailleurs, la planification du système de transport souterrain de marchandises sur le territoire vaudois nécessite un travail d'approfondissement conformément aux dispositions de la loi fédérale sur le transport souterrain de marchandise (cf. section 2.3).

La DGMR soutiendra l'accompagnement et la mise en œuvre de projets pilotes en faveur d'un transport de marchandises innovant sur le territoire vaudois. En outre, ce service, en collaboration avec les cantons voisins et l'entreprise Cargo sous terrain AG, définira le tracé du tunnel ainsi que la position de centres logistiques en surface utiles au transport souterrain de marchandises.

3.3 Financement

Le projet de décret visant à financer la mise en œuvre des mesures de la stratégie cantonale du transport de marchandises prévoit un crédit d'étude de **CHF 4'275'000**. Cet investissement répond aux objectifs décrits à la sous-section 2.2.3 et contribuera de fait à la protection du climat.

Ce montant inclut l'engagement d'une cheffe ou d'un chef de projet pour cinq ans (ci-après, la personne engagée). Un montant de CHF 750'000 est réservé à cet effet, soit une charge annuelle d'un équivalent temps plein (ETP) de CHF 150'000 frais et charges sociales y compris. Cette rémunération est conforme aux besoins pour attirer les compétences requises pour les missions prévues, elle est par ailleurs équivalente aux engagements effectués précédemment pour des postes similaires.

Les moyens financiers nécessaires à la réalisation des mesures décrites aux sous-sections 3.2.1 à 3.2.6 sont requis pour réaliser des études et analyses par des prestataires externes selon les règles des marchés publics. Les montants ont été estimés sur la base de l'expérience réalisée lors de la phase d'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises entre 2019 et 2023. Ils sont répartis comme suit :

- ❖ **Assurer la capacité et l'accessibilité du réseau ferré** : un crédit pour la conduite d'études à hauteur de CHF 750'000 est nécessaire pour réaliser les travaux décrits à la sous-section 3.2.1. La personne engagée sera chargée du suivi des mandats et du pilotage de l'action de l'État dans ce contexte. Cette personne s'assurera notamment que les projets de développement du réseau des CFF soient en ligne avec les intentions de la stratégie cantonale du transport de marchandises.
- ❖ **Améliorer le transport de marchandises dans les agglomérations** : un crédit de CHF 925'000 est requis pour accompagner les communes et les agglomérations dans l'élaboration de leurs politiques publiques en matière de mobilité des biens. La personne engagée assurera la conduite et le suivi des études en collaboration avec les autorités concernées. Elle établira aussi des conventions de financements.
- ❖ **Garantir la surface foncière nécessaire à l'activité logistique** : un crédit de CHF 400'000 permettra de réaliser les études de base nécessaires à la révision de la planification directrice en matière de transport de marchandises tel qu'exposé à la sous-section 3.2.3. La personne engagée pilotera les études de base dans le cadre de la révision du Plan directeur cantonal.
- ❖ **Accompagner l'aménagement des sites à vocation logistique multimodale** : un crédit de CHF 750'000 sera consacré à cette mesure. La personne engagée pilotera les études d'aménagement et de mobilité dans les sites stratégiques d'activités identifiés à la sous-section

⁷ Canton de Genève (sans date). *Newsletter mobilité & économie*. Disponible sur :

<https://www.ge.ch/dossier/transports/mobilite-entreprises/transport-marchandises-logistique-urbaine>

⁸ Canton de Berne (sans date). *Lettre d'information transport de marchandises et logistique*. Disponible sur :

<https://www.bvd.be.ch/fr/start/dienstleistungen/infoletter-queterverkehr-und-logistik.html>

3.2.4. La personne engagée sera aussi chargée de rédiger des préavis sur les projets à forte génération de trafic.

- ❖ **Créer une plateforme de travail publique-privée** : un crédit de CHF 175'000 est nécessaire pour réaliser les tâches liées à cette mesure, notamment l'animation d'une plateforme collaborative et la réalisation d'études thématiques en collaboration avec les acteurs de la branche. La personne engagée mettra en place et organisera les rencontres de cette nouvelle plateforme de travail, et pilotera aussi les études à réaliser.
- ❖ **Soutenir la réalisation de projets pilotes sur le territoire vaudois** : un crédit de CHF 525'000 est prévu pour promouvoir l'innovation dans le domaine du transport de marchandises, notamment à travers des appels à projets pilotes appliqués au territoire vaudois. Ce crédit couvre aussi les études nécessaires au développement du système de transport souterrain. La personne engagée accompagnera la réalisation de projets pilotes et sera chargée d'établir des conventions de financements avec les porteurs de projet.

3.4 Mode de conduite du projet

La mise en œuvre des mesures de la stratégie cantonale du transport de marchandises est du ressort de la DGMR. Ce service pilote l'ensemble des mesures prévues et s'assure qu'elles soient réalisées de manière aussi économique et efficiente que possible tout en répondant aux objectifs de cette stratégie cantonale.

La DGMR s'assure que les différents services concernés soient systématiquement consultés. En particulier, une coordination étroite sera établie avec la DGTL dans le cadre de la révision du PDCn. Les communes et agglomérations qui sont concernées par ces analyses en matière de logistique urbaine seront également associées.

Une directive fixant les modalités de soutien aux communes et agglomérations pour la réalisation d'études visant à améliorer le transport de marchandises en milieu urbain sera établie par la DGMR à la suite de l'adoption du décret. Ce document, à l'attention des requérants, permettra de garantir la transparence et l'équité de traitement.

Comme décrit à la section 3.2.5, la DGMR mettra sur pied une plateforme d'échange publique-privée et aura la responsabilité de son organisation. Elle réalisera aussi les travaux en faveur de l'innovation, de la recherche et de la mise en place de projets pilotes sur le territoire vaudois en coordination avec des tiers externes à l'administration cantonale lorsque cela est pertinent.

La personne engagée est appuyée dans l'exécution de ses tâches par le responsable du transport de marchandises déjà en poste.

4. PRESENTATION DU PROJET DE RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL ROULANT UTILE AU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION PAR LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS DE LA REGION MORGES-BIERE-COSSONAY SA

4.1 Objet du décret

Le projet de décret porte sur le financement de deux locomotives utiles au transport ferroviaire de matériaux de construction sur le réseau à voie étroite de la société des transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC). Ce nouveau matériel de traction est nécessaire pour poursuivre l'acheminement en train des granulats et matériaux d'excavation respectivement en provenance et à destination de l'une des gravières bordant le réseau MBC.

4.2 Contexte

Le diagnostic de la stratégie cantonale du transport de marchandises a révélé que le transport de matériaux de construction représente 43% du volume total des marchandises en circulation, en termes de tonnes transportées, faisant ainsi de cette filière d'activité la plus importante du canton à cet égard. Cependant, malgré cette importance, seulement 9% de ce type de transport est effectué par voie ferrée, une proportion nettement inférieure à la moyenne cantonale de 13,8%. Pour répondre aux objectifs définis dans la section 2.2.3 de la stratégie cantonale, il est impératif d'accroître l'utilisation du rail pour ce segment d'activité.

Le Plan directeur des carrières (PDCar), adopté le 16 juin 2015 par le Grand Conseil, met en évidence l'importance des gisements situés dans le Pied-du-Jura pour l'approvisionnement en graves naturelles locales. Cette région, qui s'étend de Nyon à Grandson, détient à elle seule plus de 80 % des réserves de graviers du canton. Compte tenu de l'éloignement de la plupart des gisements de ce secteur avec le réseau autoroutier, le PDCar souligne la nécessité de favoriser le transport ferroviaire, en particulier pour les gisements aux abords du réseau MBC. À ce titre, l'exploitation des gisements 1242-014 « Le Sépey » et 1242-015 « Les Bougeries », retenus en priorité au PGCar, nécessite une évaluation des possibilités de transport par rail. Ces deux gisements représentent dans leur totalité plus de 30 millions de m³ de granulats potentiellement exploitables. Ensemble, leur exploitation pourrait assurer environ un tiers de l'approvisionnement cantonal indigène en graves naturelles sur plusieurs décennies.

Actuellement, la société MBC transporte environ 300'000 tonnes par an de matériaux de construction depuis ou à destination de la gravière des Délices à Apples, ce qui permet d'éviter la circulation de plus de 20'000 camions par an. La poursuite de ce transport de matériaux de construction par train permettra de réduire les nuisances sonores et la congestion du trafic routier imposées aux riverains. Par ailleurs, cela garantit la continuité d'une exploitation d'extraction de granulats naturels vaudois, ce qui contribue à réduire les importations de France voisine et à diminuer les distances parcourues pour l'acheminement de ce produit essentiel à la construction. Selon les analyses de la DGMR, le maintien du transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC permet une réduction de 1'000 tonnes de CO₂ équivalents par an.

Malgré sa pertinence logistique, le transport ferroviaire se trouve économiquement désavantagé par rapport au transport routier, en raison de ses coûts d'exploitation plus élevés ainsi que des investissements conséquents requis. Les analyses économiques menées par la DGMR, en collaboration avec la Direction générale de l'environnement (DGE), soulignent qu'une intervention financière du Canton s'avère nécessaire pour assurer la viabilité économique de la poursuite du transport ferroviaire de matériaux de construction sur le réseau MBC. En raison de la différence d'écartement des voies entre le réseau principal des CFF et celui des MBC, le matériel roulant n'est pas interopérable. Cette contrainte implique d'utiliser des locomotives adaptées au réseau à voie étroite, ce qui engendre des investissements supplémentaires et pèse encore davantage la viabilité économique de ce transport.

À l'heure actuelle, conformément aux dispositions de la LMTP (Art. 6, al.1, let.b) et de la LTM (Art. 9), le Canton et la Confédération versent des indemnités d'exploitation pour soutenir la viabilité économique de ce trafic. Le Canton participe à hauteur d'environ CHF 400'000 par an via le budget de fonctionnement de la DGMR.

4.2.1 Justification du besoin

Les deux locomotives Ge 4/4 en circulation sur le réseau à voie étroite des MBC assurent le transport de matériaux de construction. Ces locomotives ont été produites en 1994 par la Société suisse de

construction de locomotives et de machines (SLM). Après une exploitation de 30 ans, elles sont actuellement en fin de vie. La détérioration de composants critiques a rendu impossible leur entretien ou leur remplacement. Les composants électroniques de commande et de puissance sont devenus obsolètes et, dans certains cas, s'avèrent irréparables. Pour garantir la poursuite du transport ferroviaire de matériaux de construction depuis et à destination de la gravière des Délices à Apples le remplacement des locomotives doit avoir lieu au plus vite.

L'éventualité d'effectuer une rénovation (ou refit) des locomotives actuelles ne s'avère pas favorable économiquement. Le coût total d'un tel projet dépasserait celui nécessaire pour l'acquisition d'un nouveau matériel roulant. En effet, l'investissement de base pour le refit est élevé et la durée du matériel rénové est plus courte que celle offerte par du matériel neuf. Par ailleurs, un refit de l'existant immobiliserait les véhicules en circulation pour une période allant jusqu'à deux ans, nécessitant ainsi le financement d'une solution de remplacement pour maintenir l'exploitation ferroviaire sur cette période.

Pour tracter un convoi de matériaux de construction sur le réseau MBC en rampe de 35‰, il est nécessaire de recourir à deux locomotives accrochées en double-traction, comme c'est déjà le cas actuellement. L'acquisition d'une locomotive ayant la puissance suffisante pour tracter seule ces convois de fret n'est pas judicieuse. En effet, l'augmentation de la charge par essieu d'un tel véhicule nécessiterait d'adapter l'infrastructure ferroviaire MBC et accélérerait davantage son usure. Pour ces raisons, les coûts associés à cette option seraient considérablement plus élevés que l'achat de deux locomotives.

Le renouvellement des deux locomotives en circulation doit être considéré comme une première étape du développement de la flotte MBC pour le transport de matériaux de construction. Comme indiqué précédemment, plusieurs gisements d'importance bordent le réseau MBC et permettraient de couvrir une part significative des besoins cantonaux en graves naturelles pour plusieurs décennies. Des études de capacité du réseau ont démontré que le transport ferroviaire de matériaux de construction sur ce réseau peut doubler moyennant l'engagement de deux convois en continu. Ce doublement du trafic ne sera toutefois pas réalisable avant la fin des travaux de mise en conformité de la gare de Morges, prévue à l'horizon 2033. Passée cette échéance, les trains en circulation entre Morges et les sites d'extraction d'Apples et de Ballens permettraient de transporter jusqu'à 750'000 tonnes par an. Cela représenterait un report vers le rail d'environ 50'000 passages de poids lourds par an.

Avec une durée de vie estimée à 33 ans, le renouvellement du matériel roulant sera utilisé pour transporter une partie de ces volumes à venir. Toutefois, afin d'atteindre une telle croissance, la société MBC devra acquérir du matériel roulant supplémentaire. Compte tenu des incertitudes liées au calendrier des travaux en gare de Morges, les besoins financiers nécessaires pour développer la flotte MBC permettant d'acheminer ce trafic doublé seront réévalués ultérieurement et feront l'objet d'une nouvelle demande de crédit au Grand Conseil en temps opportun.

4.2.2 Résultat de l'appel d'offres

L'appel d'offres pour l'acquisition des locomotives a été lancé en collaboration avec la compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA (MOB), qui a également besoin de renouveler son matériel de traction à voie étroite pour le développement de l'offre du Golden Pass Express (GPX), ainsi que pour ses besoins en véhicules d'infrastructures. Au total, la société MOB a besoin de six locomotives similaires à celles recherchées par la société MBC.

Ainsi, un appel d'offres pour l'acquisition de nouvelles locomotives à voie étroite par les sociétés MBC et MOB a été publié le 14 mars 2022 conformément aux règles de l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP). Seule l'entreprise Stadler Rail AG a répondu à cet appel d'offres. En effet, la fabrication de locomotives à voie étroite n'est pas répandue au niveau mondial, ce qui réduit l'intérêt des constructeurs étrangers par manque de savoir-faire. En outre, malgré le cumul des besoins entre MBC et MOB, le marché reste modique et par conséquent peu attractif pour les fabricants.

Faisant suite à la précision des besoins MBC, une variante d'offre portant sur une commande de trois locomotives bi-modes (diesel-électrique) a été retenue par l'entreprise. Deux locomotives seront utilisées pour le transport ferroviaire de matériaux de construction comme décrit précédemment. Elles font partie intégrante du décret. Une locomotive supplémentaire est nécessaire aux besoins de l'infrastructure. Son financement est assuré par les conventions de prestations du fonds d'infrastructure ferroviaire fédéral, il ne fait par conséquent pas partie du présent décret.

Cette démarche est une réelle optimisation financière dans le processus d'acquisition. La synergie d'achat entre les sociétés MOB et MBC représente un avantage économique important pour les deux sociétés, ce qui représente également une réduction du financement cantonal. Un achat en commun permet notamment de répartir les coûts de développement et de profiter d'économies d'échelle dans la commande de pièces et la réalisation de l'appel d'offres. Une demande auprès d'autres entreprises ferroviaires circulant sur un réseau à voie étroite n'a pas permis de joindre plus de partenaires à l'appel d'offres.

4.2.3 Caractéristiques techniques des nouveaux véhicules

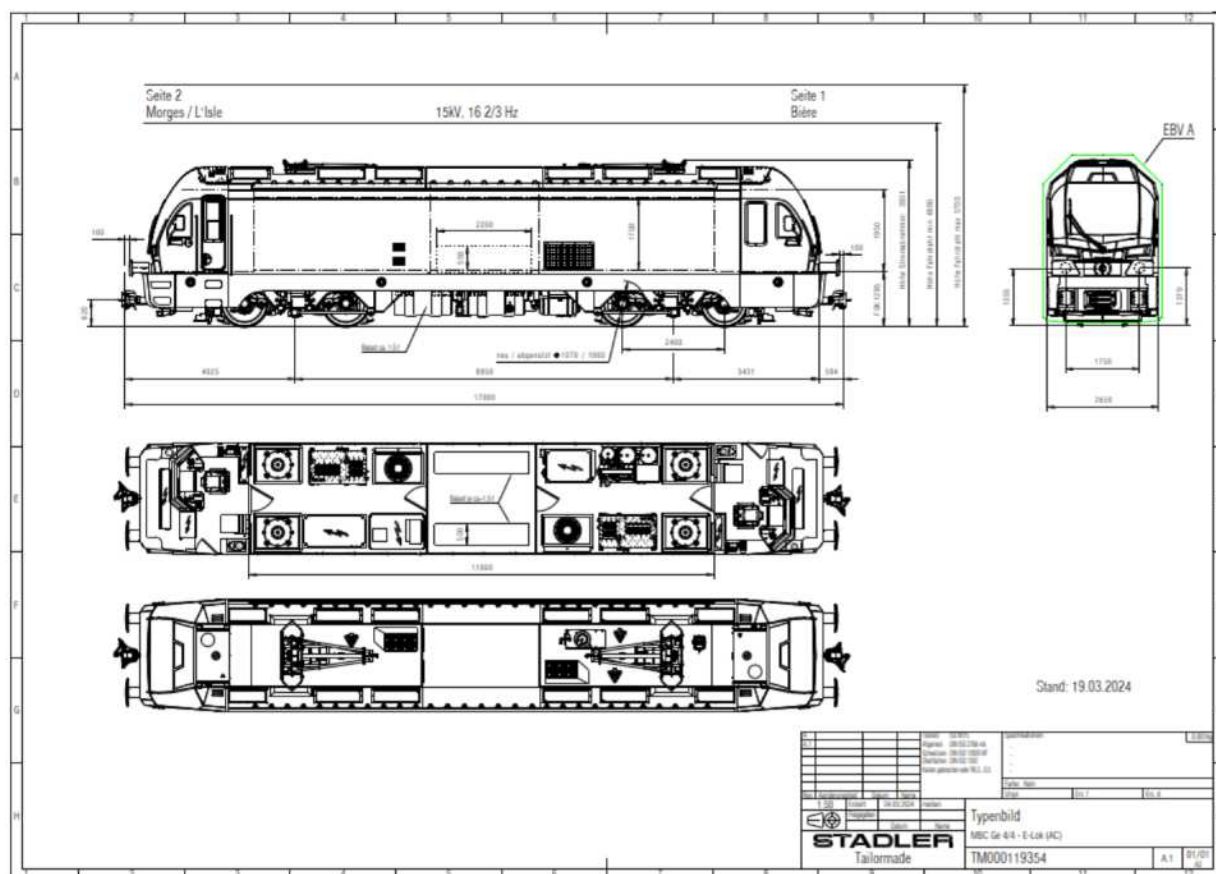
Les deux locomotives nécessaires au transport de gravier sur le réseau à voie étroite n'existent pas sur le marché et feront par conséquent l'objet d'une construction spécifique pour répondre aux particularités de ce trafic. Selon le constructeur, une période de quatre ans est nécessaire pour la conception ainsi que la réalisation des locomotives.

Les caractéristiques techniques principales de ces locomotives sont les suivantes :

- Type : Gem4/4
- Disposition des essieux : Bo'Bo'
- Traction : Bi-mode AC 15kV et Diesel
- Puissance : 3'000 kW en mode électrique ; 480 kW en mode diesel
- Effort de traction disponible : 220 kN en mode électrique
- Poids en service : 64 tonnes
- Longueur totale : 17,00 mètres

La volonté d'acquérir des locomotives bi-modes se justifie par la nécessité de pouvoir faire évoluer les locomotives dans les installations de chargement/déchargement de tiers qui ne seraient pas équipées de caténaire.

L'esquisse ci-dessous présente un aperçu visuel de ces nouvelles locomotives :



4.3 Financement

Un crédit d'investissement sous forme d'une subvention à fonds perdus à hauteur de CHF 20'731'000 TTC est prévu pour financer le renouvellement du matériel roulant en remplacement des actuelles locomotives Ge 4/4 devenues obsolètes. Ce montant comprend l'acquisition de deux locomotives de type Gem 4/4 pour CHF 15'926'269.16 HT ainsi que l'achat de pièces de rechange pour un montant de CHF 1'050'850.00 HT. Un montant supplémentaire de CHF 2'200'000 HT est ajouté pour couvrir les frais de l'entreprise liés à l'appel d'offres et aux différentes études de faisabilité, ainsi qu'une marge de sécurité pour les éventuelles variations de prix à la commande finale liées à une hausse du coût pour la fabrication et pour d'autres risques imprévus. En effet, le constructeur a intégré dans son offre la possibilité d'indexer le prix de vente selon plusieurs facteurs de renchérissement.

Désignation	Coût unitaire (CHF HT)	Unités	CHF
Fabrication des locomotives	7'963'200.-	2	15'926'400.-
Pièces de rechange			1'050'850.-
Bogie moteur de réserve	498'050.-	2	996'100.-
Compresseur	41'250.-	1	41'250.-
Pantographe	13'500.-	1	13'500.-
Renchérissement et risques imprévus (10%)			1'700'000.-
Ressources internes pour la gestion de projet			500'000.-
Total HT			19'177'250.-
Montant TVA (8.1%)			1'553'357.25
Total TTC			20'730'607.25
Total TTC, arrondi à			20'731'000.-

La subvention sera versée à l'entreprise MBC dans le cadre du processus d'acquisition du nouveau matériel roulant. Cette forme de soutien permet de réduire les frais d'amortissement et d'intérêt de l'entreprise et conduit à une réelle réduction des coûts associés au transport ferroviaire. Selon un rapport d'approbation d'investissement réalisé par MBC, le déficit d'exploitation du transport de matériaux de construction augmenterait de CHF 725'000 par an pendant 33 ans si l'entreprise finançait elle-même l'acquisition de ces locomotives. L'absence d'une subvention à fonds perdus conduirait à une augmentation des indemnités de la DGMR pour le transport public. Par ailleurs, cette approche est favorable pour l'entreprise, car elle limite le risque financier lié à une éventuelle évolution du cadre légal cantonal et fédéral en matière d'indemnisation du transport ferroviaire de marchandises.

4.4 Mode de conduite du projet

Le Canton soutient à fonds perdus le renouvellement du matériel roulant nécessaire au transport ferroviaire de matériaux de construction à travers l'acquisition de deux locomotives Gem 4/4 par MBC.

Conformément aux dispositions de la loi sur les subventions (LSubv ; BVL 610.15) et de la LMTP, la DGMR est compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle de cette subvention. Dans ce cadre, l'entreprise MBC devra fournir ses comptes annuels relatifs au transport de matériaux de construction. Une convention entre la DGMR et l'entreprise MBC fixera toutes les modalités de suivi de cette subvention. Les nouvelles locomotives seront entièrement affectées au transport de matériaux de construction.

L'entreprise MBC est responsable de la planification et de la réalisation des acquisitions prévues. L'entreprise est soumise à l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP). La procédure de mise au concours a été effectuée selon les dispositions de l'AIMP.

Le versement de la subvention de l'État s'effectue sur présentation des factures du constructeur. Le crédit est valable pour 10 ans à compter de la date d'entrée en vigueur de ce décret selon les dispositions de la LFin.

5. PRESENTATION DU PROJET DE FINANCEMENT DE LA CONSTRUCTION, LA RÉNOVATION ET LA MODIFICATION D'INSTALLATIONS DE TRANSBORDEMENT ET DE CHARGEMENT MULTIMODALES UTILES AU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

5.1 Objet du décret

Le présent décret porte sur un crédit d'investissement sous forme de subvention à fonds perdus pour la construction, la rénovation et la modification d'installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transfert des marchandises de la route au rail et inversement. Les installations visées ne font pas partie du réseau ferroviaire public conformément à la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.411).

5.2 Contexte

Afin de contribuer à réduire les nuisances issues du transport de marchandises, en particulier les émissions de GES et le bruit ainsi que la congestion occasionnée par le trafic routier, le Conseil d'Etat juge qu'une action forte en faveur du transport ferroviaire est nécessaire. La mise en place d'un instrument permettant d'octroyer des aides financières à la réalisation d'installations rail-route répond à cette volonté et s'inscrit par conséquent en adéquation avec les objectifs de la stratégie cantonale du transport de marchandises, du Plan climat vaudois et du Programme de législation.

Le développement d'une infrastructure utile au transport de marchandises est essentiel pour assurer la prospérité du canton ainsi que son intégration dans l'économie nationale et internationale. Grâce à sa capacité de mutualisation ainsi qu'à la possibilité de circuler la nuit, le rail est un atout majeur pour lier différentes régions, en particulier lorsque celles-ci sont éloignées. Le transport routier de marchandises, quant à lui, reste inévitable pour de courtes distances, notamment sur les trajets dits du « premier et dernier kilomètre ». Par conséquent, la vision du Conseil d'Etat n'oppose pas le rail à la route, mais vise à améliorer les conditions économiques du transport ferroviaire. Aucune restriction du trafic routier n'est prévue par la présente mesure.

Le Canton dénombre actuellement dans le canton 66 raccordements actifs grâce auxquels des marchandises peuvent être régulièrement acheminées par le rail ainsi que 25 installations supplémentaires actuellement non exploitées. Ces installations sont reliées à 30 gares différentes et sont réparties sur l'ensemble du territoire cantonal.

La DGMR a mené une analyse approfondie pour déterminer les principaux postes de coûts associés à la réalisation d'installations de transbordement et chargement types de sorte à évaluer l'ampleur du soutien financier envisagé par ce décret. Les connaissances acquises dans le cadre de l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises et des différents ateliers d'échanges public-privé ont permis de définir les besoins à court et moyen terme des acteurs de la branche. Sur ces bases, le Canton estime qu'une quinzaine d'installations rail-route pourraient être réalisées dans les quatre prochaines années.

La Confédération dispose déjà d'un instrument permettant de contribuer à la construction, la rénovation et la modification d'installations ferroviaires privées conformément aux dispositions de la LTM (Art. 8). Plusieurs analyses économiques dans le cadre de la stratégie cantonale du transport de marchandises démontrent que, malgré ces soutiens, le transport par train demeure économiquement défavorable face au transport routier. En effet, le transport ferroviaire n'est généralement pas compétitif pour les distances inférieures à 120 km, alors que la distance moyenne d'un trajet effectué par un poids lourd dans le canton de Vaud était de 40 km en 2022.

Depuis l'introduction de la LTM en juillet 2015, la part modale du rail (en tonnes, transit exclu) au niveau national a augmenté de 3.33%. Au niveau cantonal, l'utilisation du rail a augmenté de 4.5% sur la même période. Ces résultats sont inférieurs aux prévisions et révèlent une progression insuffisante pour atteindre la neutralité carbone. Le Conseil d'Etat a pour ambition d'augmenter l'utilisation du rail de 45% à l'horizon 2050. Les études de la DGMR réalisées dans le cadre de l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises indiquent qu'une augmentation des soutiens financiers pour la construction des installations rail-route est essentielle pour permettre aux acteurs de cette branche de développer leur utilisation du transport ferroviaire. Fort de ce constat, le Conseil d'Etat veut renforcer son action à travers l'octroi de subventions à fonds perdus pour la réalisation d'installations de transbordement et de chargement. Cette contribution financière permettra d'améliorer la viabilité économique du transport ferroviaire de marchandises et d'accroître son usage.

La Confédération envisage aussi de réviser les dispositions fédérales de la LTM, notamment pour étendre son soutien au transport par wagons isolés et au développement de l'attelage automatique. En matière de contribution d'investissement, le projet de loi prévoit notamment une pérennisation et une simplification des soutiens. Le Canton a répondu favorablement à la consultation publique qui a abouti en janvier 2023. Le message de la nouvelle loi a été soumis à l'Assemblée fédérale le 10 janvier 2024 par le Conseil fédéral (FF 2024 300).

À titre d'exemple, le canton des Grisons soutient depuis plusieurs années déjà les investissements privés dans des installations de transbordement et de chargement multimodales⁹. Le canton de Zurich a indiqué, dans sa stratégie cantonale du transport de marchandises, sa volonté d'introduire de telles subventions également¹⁰.

5.2.1 Modalités d'octroi de la subvention en faveur du transport ferroviaire de marchandises

La subvention en faveur du transport ferroviaire de marchandises permet au Canton de soutenir la construction, la rénovation et la modification des installations de transbordement et de chargement multimodales. La mise en place de cette contribution financière nécessite une révision de la LMTP. Les aspects liés à cette révision de loi sont décrits de manière détaillée au chapitre 6. La présente section décrit les conditions d'octrois prévues par le présent décret. Ces modalités seront fixées par le Conseil d'Etat à travers un règlement d'application.

Le terme « *installation de transbordement et de chargement multimodale* » désigne les équipements et appareils fixes qui servent au transbordement de marchandises de la route au rail et inversement, ainsi que les voies de raccordement, y compris leurs équipements, qui desservent un bâtiment ou un terrain afin d'y acheminer des marchandises. Les installations ferroviaires publiques, conformément à l'article 62 de la LCdF, ne font pas partie de cette délimitation, et ne sont ainsi pas éligibles au soutien prévu. Malgré leur importance pour l'extraction et la mise en décharge de matériaux de construction, les installations de transbordement lacustres sans liaison au rail ne font pas partie du présent décret dans la mesure où elles ne contribuent pas à reporter un trafic routier existant.

La subvention prévoit de soutenir les coûts liés aux étapes de réalisation de l'ouvrage. Concrètement, il s'agit de la phase 5 (réalisation du projet) définie par la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA)¹¹. Les coûts liés à l'appel d'offres ne sont pas compris dans ce cadre étant donné qu'ils peuvent fortement varier entre un acteur public soumis à l'Accord international sur les marchés publics (AIMP) et un autre tiers privé qui n'y serait pas soumis. Les coûts liés à l'étude du projet ne sont pas compris car, à cette phase-là, la réalisation n'est pas suffisamment certaine.

Les coûts directement liés à l'utilisation des installations sont pris en considération pour le calcul de la subvention. Certains coûts annexes à l'utilisation ne seront toutefois pas pris en considération. Il s'agit notamment de l'acquisition de moyens de traction et des véhicules, de l'acquisition foncière, des coûts du dispositif de raccordement au réseau ferroviaire au sens de la LCdF, ainsi que des coûts d'entretiens courants, de démantèlement sans remplacement des installations et des coûts du capital et autres frais financiers liés à l'acquisition. Le règlement d'application détaillera avec précision les coûts pris en considération.

La DGMR s'assurera systématiquement que ces coûts ne dépassent pas les budgets usuels pour des installations comparables. Le cas échéant, la subvention pourrait être réduite. Par ailleurs, lorsque des éléments subventionnés fournissent d'autres avantages au requérant ou à des tiers, leurs coûts ne seront pris en considération qu'au prorata de l'utilisation de l'installation. À titre d'exemple, les coûts liés à la construction d'un accès routier pour une installation de transbordement seront pris en charge au prorata de l'avantage retiré par le requérant pour le transbordement rail-route uniquement. L'usage fait par des tiers ou pour une autre tâche par le requérant serait dans ce cas estimé et déduit des coûts pris en considération.

La subvention est versée à fonds perdus. Cette forme de soutien est nécessaire dans la mesure où elle permet de réduire les frais d'amortissement du requérant et conduit à une véritable réduction des coûts

⁹ Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV) (BR 872.100; Art. 29 & 30)

¹⁰ Kanton Zürich (2022). *Güterverkehrs- und Logistikkonzept*. p.32

¹¹ SIA section Vaud (sans date). *Construire dans les règles de l'art*. Disponible sur : https://www.vd.sia.ch/sites/vd.sia.ch/files/SIA-DEPLIANT-DOC-WEB_0.pdf

associés au transport ferroviaire. L'octroi de prêts ne permettrait pas de créer un avantage concurrentiel suffisant par rapport au transport routier.

Les installations soutenues doivent être situées sur le territoire vaudois. À titre exceptionnel, lorsqu'un potentiel de report modal important sur le territoire vaudois est avéré, le Canton peut soutenir des installations de transbordement et de chargement réalisés sur le territoire d'un canton limitrophe. Dans ce cas, le potentiel de report sur le territoire vaudois devra être estimé et la subvention adaptée au prorata.

La subvention est fixée à un maximum de 50% des coûts pris en considération. Les éventuelles contributions allouées par d'autres prestations des pouvoirs publics, qu'elles soient fédérales, cantonales ou communales, sont déduites des coûts pris en considération. Le cumul des subventions perçues ne devra toutefois pas dépasser 80% des coûts pris en considération. Le cas échéant, la contribution cantonale sera réduite de manière proportionnelle.

Le calcul de la subvention se base sur le volume en tonnes de marchandises supplémentaires transbordées, chargées ou déchargées sur l'installation subventionnée. Ces informations sont fournies par le requérant et vérifiées à intervalle régulier par la DGMR. Le taux maximal est atteint lorsque l'installation multimodale prévoit le traitement de 75'000 tonnes de marchandises par année ou plus. Le taux est linéairement réduit selon le tonnage prévu jusqu'à atteindre un minimum de 20%.

La formule de calcul suivante sera appliquée pour définir le taux de subvention :

$$\text{taux} = 0.2 + \left(\frac{\text{tonnage annuel prévu}}{75'000} \right) \times 0.3 ; \text{ au maximum } 50\%$$

Les installations rail-route qui traitent un volume maximal de 75'000 tonnes par année peuvent être qualifiées de grandes. Dans le canton de Vaud, cela concerne actuellement 20% des installations en activité. Considérant qu'un trajet en poids lourd déplace en moyenne 7.5 tonnes¹², une installation bénéficiant d'un soutien maximal permettrait de reporter sur le rail au moins 10'000 passages de camions par an. Cela représente plus de 40 passages par jour ouvrable ou un passage toutes les 15 minutes sur une exploitation journalière de 10 heures. Cette limite maximale sera fixée dans le règlement d'application du Conseil d'Etat.

À la différence de la Confédération, qui n'octroie de soutien qu'à partir d'un tonnage de 12'000 tonnes, le Canton de Vaud n'établit pas un seuil de soutien basé sur un tonnage minimal. En effet, dans certains cas, l'utilisation du rail est justifiée même pour des plus petites quantités. Dans le canton de Vaud, cela concerne environ 40% des installations de transbordement et de chargement multimodales actives. Dans ces cas, l'octroi d'un soutien à fonds perdus permet aussi d'améliorer la compétitivité du transport ferroviaire. Par exemple, si la construction d'une nouvelle installation de transbordement et de chargement multimodale permet le transport de 5'000 tonnes supplémentaires par le rail annuellement, le Canton pourrait participer aux coûts d'investissement pris en considération à hauteur de 22% selon la formule de calcul ci-dessus.

5.3 Financement

Le présent décret prévoit un crédit d'investissement de **CHF 21'300'000** pour financer la participation du Canton aux installations de transbordement et de chargement multimodales pour une période de quatre ans à compter de la date d'adoption du décret. Un montant de CHF 20'700'000 est prévu pour financer les subventions à la construction, rénovation et modification d'installations ferroviaires. L'engagement d'une cheffe ou d'un chef de projet sur cette même période pour un montant de CHF 600'000 sur quatre ans est également inclus dans ce financement. Cette rémunération est établie sur une base annuelle de CHF 150'000, frais et charges sociales y compris. Cette rémunération est conforme aux besoins pour attirer les compétences requises pour les missions prévues, elle est par ailleurs équivalente aux engagements effectués récemment pour des postes similaires.

Le financement envisagé, CHF 20'700'000, s'appuie sur les analyses menées par la DGMR dans le cadre de l'élaboration de la stratégie cantonale. Ces travaux ont établi que le coût moyen d'une nouvelle installation s'élève à environ CHF 4.6 millions. Dans un tel cas, et partant du principe que la Confédération participe à 40% selon les dispositions de la LTM, la subvention cantonale s'élèverait au

¹² Selon les analyses de la DGMR sur la base des données de l'enquête sur le transport de marchandises 2022 de l'OFS.

maximum à 30% du coût de l'installations. Comme indiqué à la section 5.2, il est prévu qu'une quinzaine d'installations soient réalisées dans les quatre années qui suivent l'entrée en force du présent décret.

Cette estimation moyenne est approximative et variera forcément d'un projet à l'autre. Étant donné que la réalisation d'installations de transbordement et de chargement multimodales est du ressort de l'économie privée, il n'est pas possible de déterminer les montants à engager avec certitude. L'ampleur de l'installation en question, caractérisée notamment par le nombre et la longueur des voies de raccordement, ainsi que l'intégration d'installations supplémentaires nécessaires au fonctionnement d'un site de transbordement, comme une grue de chargement, une fosse de déchargement ou une plateforme de circulation, exercent une influence importante sur les coûts d'investissement imputable à une subvention cantonale.

Il n'est pas non plus possible de définir avec certitude combien d'installations seront réalisées dans les quatre années qui suivent l'entrée en vigueur du décret. Les délais de construction sont influencés par divers paramètres comme la mise à jour de plans d'affectation, le traitement d'éventuelles oppositions et la temporalité des chantiers.

Le montant réservé pour soutenir la réalisation des installations visées est jugé opportun pour favoriser le report modal de la route au rail. Le développement de ces installations essentielles à la création de nouvelles chaînes logistiques organisées autour du transport ferroviaire représente un investissement conséquent pour les acteurs de la branche qui s'avère dans de nombreux cas dissuasif. Une contribution cantonale permettra dès lors d'accroître le transport par rail, contribuant ainsi aux ambitions du Conseil d'Etat en matière de protection du climat.

La personne engagée sera responsable du suivi des demandes de soutien, d'analyser la qualité des projets soumis, d'orienter le service en vue de sa décision d'octroi des subventions, ainsi que de surveiller la réalisation des projets et, par conséquent, la bonne utilisation des soutiens financiers.

5.4 Mode de conduite du projet

La DGMR est l'autorité compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle des subventions octroyées pour financer la construction, rénovation et modification des installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises. Les dispositions existantes de la LMTP relatives au contrôle et aux conditions de la subvention prévues aux articles 4a, 9 et 10 s'appliquent dans ces cas, de même que les dispositions de la loi sur les subventions (LSubv ; BVL 610.15).

Les demandes devront être adressées à la DGMR, qui sera responsable de les analyser et d'octroyer les subventions en fonction des critères définis par le futur règlement d'application. Le requérant devra notamment fournir une estimation détaillée et motivée du nombre de tonnes circulant sur l'installation soutenue. Une convention de subventionnement présentant des objectifs de report modal sera signée entre la DGMR et le destinataire de la subvention sur cette base. Cette convention est réalisée en amont de la décision d'octroi. Les projets sont toujours initiés par les requérants. La DGMR veille à ce que les projets soient réalisés de la manière la plus économique possible et qu'ils soient conformes aux dispositions de la loi fédérale sur le transport de marchandises. Si les frais dépassent les prix usuels, la subvention peut être réduite au prorata du différentiel de prix, des contrôles seront effectués par la DGMR. La DGMR sera également chargée de contrôler si les volumes estimés circulent effectivement sur l'installation subventionnée. Elle peut demander un remboursement des soutiens octroyés si les volumes effectifs sont inférieurs à ceux qui ont été conventionnés.

Les versements se font après réalisation des éléments subventionnés et sur présentation des factures. Les versements peuvent être dissociés entre les différentes étapes de réalisations. Conformément aux dispositions de la LSubv et de la LMTP, les demandeurs doivent donner accès aux informations permettant d'évaluer la bonne utilisation des subventions. Dans le cas où le budget prévu venait à être dépassé, un suivi des demandes sera effectué de manière à prioriser les projets avec un plus grand potentiel d'utilisation du rail, assurant ainsi une utilisation efficace des ressources allouées.

Enfin, conformément aux dispositions de la LFin – article 37 alinéa 2 – le présent crédit d'investissement permettra d'engager des dépenses pendant dix ans à dater de l'entrée en vigueur du décret. Le Conseil d'Etat évaluera la nécessité de réitérer une demande crédit à l'issue de celui-ci.

6. PRESENTATION DU PROJET DE MODIFICATION DE LA LOI DU 11 DECEMBRE 1990 SUR LA MOBILITE ET LES TRANSPORTS PUBLICS

6.1 Justification du besoin

Le Conseil d'Etat estime que les enjeux associés à la mobilité des biens sont importants et doivent trouver un ancrage plus adéquat qu'actuellement dans la base légale cantonale. En ce sens, il est nécessaire d'inscrire le transport de marchandises aux dispositions générales de la LMTP. Cette adaptation assure aussi une plus grande conformité avec les dispositions actuelles de la LTM ainsi qu'avec le projet de révision de cette même loi soumis à l'Assemblée fédérale le 10 janvier 2024 (FF 2024 301).

Les dispositions actuelles de la LMTP ne prévoient pas la possibilité d'octroyer de subventions à la construction, la rénovation et la modification d'installations utiles au transport de marchandises par rail à des sociétés privées. La poursuite des objectifs de la stratégie cantonale du transport de marchandises nécessite par conséquent une révision partielle de cette base légale.

L'article 6, alinéa 1, lettre b prévoit un soutien au fret ferroviaire, néanmoins l'application de cette disposition est fortement limitée. En effet, ce soutien ne s'applique qu'à des entreprises de transport public uniquement, soit des sociétés au bénéfice d'une concession fédérale de transport de voyageurs au sens de l'article 6 de la Loi sur le transport de voyageurs du 20 mars 2009 (LTV, RS 745.1). Cette disposition est limitante dans la mesure où les entreprises visées n'effectuent pas la prestation soutenue, à savoir le transport de marchandises. Pour répondre aux objectifs déjà envisagés par le législateur en 1990 en matière de transport de marchandises et pour soutenir la nouvelle stratégie cantonale à ce sujet, en particulier les intentions décrites au chapitre V de ce document, il est nécessaire d'étendre les soutiens prévus par la LMTP.

6.2 Commentaire par article

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, au transport de marchandises et à l'aviation.

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

La mention du transport de marchandises à l'article 1 étend les attributions de cette loi à la thématique du transport de marchandises, ce qui est cohérent avec l'article 6 existant et les dispositions du droit fédéral.

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 et du transport de marchandises.

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, à la mobilité douce et au transport de marchandises.

Les planifications et les actions du Canton en matière de transport de marchandises seront harmonisées avec les autorités concernées. Ceci est conforme aux bonnes pratiques en matière de mobilité.

Art. 3 Autorités cantonales : Conseil d'Etat

² Ses attributions sont les suivantes :

a. il fixe la stratégie de développement des transports publics, de la mobilité douce et du transport de marchandises ;

Similairement aux autres thématiques de mobilité, le développement du transport de marchandises est du ressort du Conseil d'Etat. Le document annexé « objectifs et mesures » de la stratégie cantonale du transport de marchandises fixe cette vision dans son état actuel.

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 :

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, du transport de marchandises et de l'aviation ;

La loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM) prévoit, dans son article 3, que les cantons intègrent la thématique du transport de marchandises dans leurs planifications directrices et, à l'article 12, qu'ils prennent les mesures d'aménagement du territoire nécessaires pour assurer une desserte des zones industrielles par des voies de raccordement. Cette révision des dispositions générales de la LMTP met formellement en application ces dispositions fédérales. La révision telle que proposée est cohérente avec l'éventuelle adaptation de la LTM soumise par le Conseil fédéral en janvier 2024 (FF 2024 301). Tout comme pour les autres thématiques de mobilité, cette compétence de planification est assumée par le département en charge des infrastructures.

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 :

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 et du transport de marchandises qui sont financées par le budget d'investissement de l'Etat

d. il donne le préavis du canton à l'autorité fédérale concernant :

- les projets de construction dont l'approbation est de la compétence fédérale, concernant les transports publics, les transports à câbles, le transport de marchandises et l'aviation ;

Similairement aux autres thématiques de mobilité, l'octroi, le suivi et le contrôle des subventions en faveur du transport ferroviaire de marchandises incombent au service en charge de la mobilité et des transports publics, soit à la DGMR. Ce service est également compétent pour donner des préavis sur les projets de compétence fédérale en matière de transport de marchandises. Il s'agit notamment de construction portant sur l'infrastructure ferroviaire au sens de l'article 62 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF).

Deux articles sont créés pour permettre au service d'octroyer des subventions d'investissement pour la réalisation d'installations de transbordement et de chargement multimodales à des tiers. Comme expliqué à la section 6.1, la LMTP, dans sa formulation actuelle, ne permet de soutenir que des sociétés de transport public au bénéfice d'une concession de transport de voyageurs. Une disposition qui s'avère très limitante en pratique.

Chapitre Vquater Subvention d'investissement en faveur du transport ferroviaire de marchandises

Le titre du chapitre précise que les soutiens visent à favoriser le transport ferroviaire.

Art. 29g Installations de transbordement et de chargement multimodales

¹ *L'Etat peut accorder une subvention d'investissement à fonds perdus pour la construction, la rénovation et la modification des installations de transbordement et de chargement multimodales.*

² *La subvention s'élève à 20% au minimum des coûts pris en considération et à 50% au maximum.*

³ *Le taux est fixé en fonction du volume de marchandises supplémentaires transbordées, chargées et déchargées sur l'installation subventionnée.*

⁴ *Les éventuelles contributions allouées par d'autres prestations des pouvoirs publics sont déduites des coûts pris en considération.*

L'article 29g définit l'objectif, la forme ainsi que le calcul de la subvention.

L'alinéa 1 précise que le soutien peut être octroyé à fonds perdus. Il décrit également les différents types de travaux qui peuvent être considérés pour cette subvention, en particulier la construction d'une installation nouvelle ainsi que la rénovation ou la modification d'une installation existante. Le terme « installation de transbordement et de chargement » désigne les installations qui ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire au sens de l'article 62 de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF). Cette terminologie est inscrite au projet de révision de la LTM actuellement soumis à l'Assemblée nationale. La disposition est formulée de manière potestative de sorte à laisser une marge de manœuvre décisionnelle et financière au Conseil d'Etat.

L'alinéa 2 définit respectivement les taux minimaux et maximaux de cette subvention. Il précise que les coûts pris en considération forment la base pour le calcul de la subvention. Il s'agit des coûts directement liés à la réalisation de l'installation de transbordement et chargement.

L'alinéa 3 précise la méthode permettant d'établir le taux de subvention. Celui-ci se base sur la projection des tonnes supplémentaires transbordées de la route au rail ou inversement grâce à l'installation subventionnée. Le chapitre 5.2 de ce document présente la formule permettant d'établir ce taux.

L'alinéa 4 précise que tout autre soutien public sera soustrait aux coûts pris en considération. Ceci afin d'éviter une double subvention conformément aux dispositions en matière de subvention.

Art. 29h Conditions d'octroi

¹ *En règle générale, la subvention est accordée au propriétaire de l'installation de transbordement et de chargement multimodale.*

² *Le Conseil d'Etat règle les conditions d'octroi et la procédure de financement des subventions d'investissement en faveur du transport de marchandises.*

³ *Les articles 6a, 9 et 10 sont applicables par analogie.*

L'article 29h définit les éléments structurants liés à l'octroi de la subvention.

L'alinéa 1 précise que la subvention est octroyée au propriétaire de l'installation. Dans la pratique, le propriétaire n'est pas systématiquement lié à l'installation. Le terme « en règle générale » est ajouté ici pour permettre dans des cas exceptionnels d'octroyer la subvention à l'exploitant utilisateur de l'installation. Par exemple, lorsque celui-ci est au bénéfice d'un droit de superficie ou d'une servitude d'utilisation de l'installation. En l'absence de distinction, il est entendu que le propriétaire peut être une personne physique ou une personne morale de droit privé ou public.

L'alinéa 2 indique qu'un règlement d'application sera élaboré par le Conseil d'Etat. Cet acte normatif règlera en détail les conditions d'octroi des subventions d'investissement en faveur du transport ferroviaire de marchandises (coûts pris en considération, calcul de la subvention, procédure de demande, délais d'octroi, etc.).

L'alinéa 3 renvoie vers les dispositions de la LMTP en matière de subventions aux entreprises de transport public. Ces articles traitent notamment de la durée d'octroi, de la forme et des conditions générales de la subvention. Pour le surplus, les dispositions de la LSubv s'appliquent également par analogie.

7. RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT SUR LES POSTULATS AU GRAND CONSEIL

7.1 Postulat Patrick Simonin et consorts : “Il faut sauver le génie ferroviaire vaudois” (18_POS_28)

Rappel du postulat

Nous avons appris ces derniers jours que l'entreprise EFSA SA de Châtillens quitte le territoire vaudois, avec ses 95 emplois, pour Romont dans le canton de Fribourg, suite à la décision de CFFCargo de ne plus desservir Châtillens à moyen terme.

L'entreprise EFSA SA, spécialisée dans les prestations et la fourniture de matériel ferroviaire, quitte notre canton, car elle n'a pas pu y trouver, à court terme, un nouveau terrain relié au réseau ferroviaire et offrant une garantie de desserte par CFF Cargo.

Ce cas doit servir de détonateur à la situation des entreprises vaudoises de cette branche. Le territoire vaudois accueille, en effet, de nombreux acteurs du génie ferroviaire :

- des constructeurs de machines d'entretien ferroviaire ;*
- des spécialistes dans l'entretien et le renouvellement mécanisés de voies de chemin de fer ;*
- des prestataires dans le domaine des lignes de contact ainsi que la gestion de la sécurité des réseaux ferroviaires ;*
- bon nombre d'entreprises du domaine, parfois pionnières dans leur secteur.*

Si le futur, en termes d'activité, est réjouissant :

- toutes les projections annoncent une augmentation du trafic ferroviaire suisse et international ;*
- les besoins en véhicules ferroviaires, en machines de chantier, mais également le volume des travaux de maintenance vont constamment croître dans le futur ;*
- le domaine du rail se trouve à l'aube d'un développement technologique important.*

Il est plus inquiétant de voir cet avenir pérennisé en sol vaudois. En effet, force est de constater que, en ne prenant que les 4 plus grandes entreprises — en nombre de collaborateurs — sur territoire du canton de Vaud :

- fondées dans la première partie du 20e siècle, elles sont établies dans des zones d'agglomération et ne disposent plus de capacité à s'étendre ;*
- les plus de 1000 emplois qu'elles représentent pourraient s'éloigner de notre canton ;*
- les perspectives d'établissement sur le territoire du canton de Vaud pour de nouveaux acteurs sont aléatoires.*

Nous devons être conscients que la densification du trafic rend de plus en plus difficile et onéreux de desservir un embranché — raccordé au réseau CFF — seul et de petite taille, d'où la nécessité de créer des hubs comme à Aclens. Il faut savoir que le déplacement de EFSA sur Romont est largement motivé par la présence de Nespresso, gros client de CFF-Cargo.

Pour anticiper et permettre d'ancrer ces entreprises et leurs emplois dans le canton de Vaud, mais également pour proposer des conditions-cadres intéressantes pour de futures entreprises en génie ferroviaire, le postulant invite le Conseil d'Etat à :

- a) Répertorier les parcelles disponibles avec accès — existant ou potentiel — au réseau ferroviaire.*
- b) Introduire un mécanisme afin que la possibilité d'acquérir ces parcelles soit destinée, en premier lieu, aux entreprises pour lesquelles l'accès au rail est vital.*
- c) Envisager l'acquisition de certaines de ces parcelles et gagner par là en autonomie et en vitesse de décision pour accueillir et grouper des acteurs du monde ferroviaire dans le canton.*
- d) Négocier avec CFF Cargo pour assurer la desserte des sites du point c) à long terme.*

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

(Signé) Patrick Simonin et 35 cosignataires

Développement

M. Patrick Simonin (PLR) : — Les 95 emplois d'une entreprise du génie ferroviaire vaudois sont déplacés dans le canton de Fribourg. Le présent postulat a pour but de poser quelques questions essentielles pour l'avenir de cette branche, dans notre canton.

Souvent méconnue, cette branche est un des fleurons du secteur secondaire, sur sol vaudois, comptant des milliers d'emplois. Actives tant dans la construction de machines que dans les prestations de renouvellement et d'entretien des réseaux ferroviaires, ces entreprises sont souvent pionnières dans leur domaine. La spécificité de la branche tient à un aspect crucial : avoir un accès au rail desservi par CFF-Cargo. L'aide du canton est ainsi requise sur deux points, tant l'aménagement du territoire ainsi que les relations directes avec les CFF ne sont pas choses aisées.

De par la concentration des réseaux ferroviaires dans notre canton et les investissements d'ores et déjà consentis pour les développer et les entretenir, il serait dommageable pour le canton de voir s'éloigner les entreprises qui peuvent y contribuer.

Pour obtenir des réponses à ces questions, j'ai l'honneur de déposer le présent postulat et je remercie les 35 collègues qui s'y sont associés.

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.

Rapport du Conseil d'Etat

Le décret portant sur la mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises, exposée au chapitre 3 du présent document, répond aux demandes formulées dans le postulat.

Les travaux menés dans le cadre de l'élaboration de la stratégie cantonale ont permis de répertorier les parcelles raccordées ou potentiellement raccordables et d'établir la liste des sites propices à une activité logistique rail-route. Les analyses prospectives menées dans ce contexte ont également permis de mieux cibler les besoins futurs des entreprises.

La mise en œuvre des mesures de la stratégie cantonale représente un accompagnement concret du Conseil d'Etat face aux enjeux de développement de ces activités. En particulier, la mesure visant à garantir suffisamment d'espace pour l'activité logistique rail-route telle que décrite à la sous-section 3.2.3 permet de garantir que les surfaces et les installations dans les zones d'activités les plus propices à la logistique multimodale soient conservées à cet effet à travers leur inscription dans les instruments de planification du territoire. Cette mesure donne également les moyens au Conseil d'Etat d'évaluer les options d'acquisition foncière dans ce cadre et d'élaborer une politique publique en ce sens.

Par ailleurs, l'accompagnement des sites à vocation logistique multimodale tel que décrit à la section 3.2.4 permettra d'orienter le développement de ces zones d'activité stratégiques et de s'assurer que le transport ferroviaire conserve son importance. En outre, la DGMR sera chargée de suivre avec attention les projets de construction prévus dans ces sites.

Enfin, la mesure visant à créer une plateforme d'échange publique-privée telle que décrite à la sous-section 3.2.5 permettra d'établir un contact direct, régulier et transparent avec les acteurs économiques de la branche. CFF Cargo, en qualité d'entreprise de transport ferroviaire, sera directement intégré à ces discussions.

7.2 Postulat Yann Glayre et consorts : “Pour un engagement fort du canton de Vaud au projet cst, cargo sous-terrain” (22_POS_59)

Rappel du postulat

Le projet CST, cargo sous terrain, est un projet d'infrastructure permettant le transport en flux continu des marchandises à travers des tunnels dans toute la Suisse. Il est estimé que ce réseau de transport, une fois complet, remplacera 40% des camions en circulation dans le pays.

Les effets seront donc très bénéfiques sur la sollicitation des infrastructures de transports et les émissions de CO2. C'est à souligner, ce projet permettra de diminuer les émissions de CO2 d'une manière inégalée, tout en améliorant l'efficacité et l'efficience des services de transports.

Actuellement, il est prévu qu'un premier tronçon pilote de 70km soit construit entre HärkingenNiederbipp et Zurich d'ici à 2031. A terme, c'est 500km de voies souterraines qui sont prévues à l'horizon 2045 avec 10 ports d'éclatement.

En matière de loi, la loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises est entrée en vigueur le 1er août 2022 avec deux annexes d'ordonnances et pose les principes fondamentaux sur lesquels CST peut être réalisé en Suisse.

La réalisation de ce projet novateur aura bien sûr de nombreuses embûches sur sa voie. Pour les groupes politiques soutenant ce texte, il apparaît d'une importance cruciale de favoriser la progression de ce projet en terres vaudoises, ceci afin d'éviter que les cantons de Vaud et Genève se retrouvent comme étant les parents pauvres du projet, et donc les derniers servis.

Il est à relever que tout récemment, le Président du gouvernement de Bâle-Ville a signé un accord de coopération avec la société CST, démontrant que certains cantons sont déjà en train de réseauter en faveur de leur région.

A souligner que le Grand Conseil a soutenu en 2018 une détermination (16_INT_640_2) en réponse à l'interpellation du député Marc-Olivier Buffat demandant « que le Conseil d'Etat s'engage activement dans le développement et la création d'infrastructure de transport marchandise... »

Afin que le canton de Vaud fasse partie des cantons pionniers en matière de transport sous terrain, au nom des groupes politiques UDC, PLR et Vert'libéraux, j'ai l'honneur de déposer le postulat suivant :

Le Grand conseil demande au Conseil d'Etat l'établissement d'un rapport sur l'opportunité de :

- Etablir un dialogue avec les cantons voisins en vue de potentielles coopérations intercantionales*
- Etablir les contacts et partenariats nécessaires au bon développement du projet et signer un ou plusieurs accords de coopération, de la même manière qu'effectué par le canton de Bâle-Ville*
- Inventorier les potentielles barrières administratives importantes*
- Etudier l'opportunité de modifier certaines lois cantonales afin de faciliter la levée des oppositions, accélérer les procédures et donc soutenir la réalisation du projet*
- Favoriser un développement rapide du projet CST en terres Vaudoises*

Afin de positionner le canton de Vaud comme un partenaire de choix au projet CST et en favoriser son développement, je vous remercie pour le soutien que vous apporterez à ce postulat.

Rapport du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat estime que le développement d'un système de transport souterrain des marchandises tel que proposé par la société Cargo sous terrain SA (CST) est une perspective intéressante et que son développement en Suisse romande et plus particulièrement sur le territoire vaudois doit être priorisé.

Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises, une étude d'opportunité relative à la réalisation d'un second tronçon pilote entre les agglomérations de Genève et de Lausanne a été menée de manière conjointe avec le Canton de Genève. Ces travaux ont confirmé que l'extension du système de CST sur l'arc lémanique serait économiquement viable. Les analyses ont également établi que la réalisation d'un tronçon lémanique isolé ne le serait pas.

Le décret portant sur la mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises exposé au chapitre 3 du présent document répond aux demandes formulées dans le postulat. En particulier, la mesure présentée à la sous-section 3.2.6 prévoit un crédit d'étude pour l'accompagnement de projets innovants tel que celui envisagé par CST. Une collaboration étroite avec les cantons de Genève, Fribourg, Neuchâtel et Berne est d'ores et déjà initiée. Les crédits demandés permettront d'établir et de favoriser un développement de ce système novateur sur le territoire vaudois.

8. CONSEQUENCES DES PROJETS DE DECRETS ET DU PROJET DE LOI

Les conséquences des projets de décrets accordant au Conseil d'Etat

- un crédit d'étude de CHF 4'275'000 pour financer la mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises,
- un crédit d'investissement sous forme d'une subvention à fonds perdus de CHF 20'731'000 pour financer le renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par la société des transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA,
- un crédit d'investissement sous forme de subventions à fonds perdus de CHF 21'300'000 pour financer la construction, la rénovation et la modification d'installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises,

sont les suivantes :

8.1 Conséquences sur le budget d'investissement

8.1.1 Mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises

La mesure visant à mettre en œuvre la stratégie cantonale du transport de marchandises inscrite sous l'EOTP I.000912.01 « CE – Mise en œuvre strat. transp. march. » est prévue au projet de budget d'investissement 2025 et au plan d'investissement 2026-2029 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Projet de budget d'investissement 2025 et plan 2026-2029	822	1'174	1'356	1'334	1'314

Les dépenses et recettes faisant l'objet de ce projet de décret sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028 et suivantes	Total
Investissement total : dépenses brutes	474	829	1'012	1'960	4'275
Investissement total : recettes de tiers					-
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	474	829	1'012	1'960	4'275

Lors de la prochaine révision budgétaire, les tranches de crédits annuelles seront adaptées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

8.1.2 Renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC

La mesure visant à renouveler le matériel roulant MBC utile au transport de matériaux de construction inscrite sous l'EOTP I.000839.01 « Renouvellement MR fret gravier MBC » est prévue au projet de budget d'investissement 2025 et au plan d'investissement 2026-2029 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Projet de budget d'investissement 2025 et plan 2026-2029	6'000	0	2'000	10'000	2'000

Les dépenses et recettes faisant l'objet de ce projet de décret sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028 et suivantes	Total
Investissement total : dépenses brutes	6'219	0	14'512	0	20'731
Investissement total : recettes de tiers					-
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	6'219	0	14'512	0	20'731

Lors de la prochaine révision budgétaire, les tranches de crédits annuelles seront adaptées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

8.1.3. Financement des installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

La mesure visant à soutenir la réalisation d'installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises inscrite sous l'EOTP I.000912.02 « Financement install. fret rail-route » est prévue au projet de budget d'investissement 2025 et au plan d'investissement 2026-2029 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Projet de budget d'investissement 2025 et plan 2026-2029	2'301	4'813	6'115	5'963	5'108

Les dépenses et recettes faisant l'objet de ce projet de décret sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028 et suivantes	Total
Investissement total : dépenses brutes	4'048	4'674	5'151	7'427	21'300
Investissement total : recettes de tiers					-
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	4'048	4'674	5'151	7'427	21'300

Lors de la prochaine révision budgétaire, les tranches de crédits annuelles seront adaptées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

8.2 Amortissement annuel

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

8.2.1 Mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises

L'amortissement est prévu sur 10 ans, à raison de CHF 427'500.- par an.

8.2.2 Renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC

L'amortissement est prévu sur 20 ans, à raison de CHF 1'036'600.- par an.

8.2.3. Financement des installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

L'amortissement est prévu sur 20 ans, à raison de CHF 1'065'000.- par an.

8.3 Charges d'intérêt

8.3.1 Mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises

La charge annuelle d'intérêts sera de : $\text{CHF } 4'275'000 \times 4 \times 0.55 / 100 = \text{CHF } 94'100.-$

8.3.2 Renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC

La charge annuelle d'intérêts sera de : $\text{CHF } 20'731'000 \times 4 \times 0.55 / 100 = \text{CHF } 456'100.-$

8.3.3. Financement des installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

La charge annuelle d'intérêts sera de : $\text{CHF } 21'300'000 \times 4 \times 0.55 / 100 = \text{CHF } 468'600.-$

8.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

8.4.1 Mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises

Nombre d'ETP : 1
Type de contrat et durée : 1 CDD de 5 ans
Type de fonction : 1 poste de chef-fe de projet responsable de la mise en œuvre de la stratégie marchandises au sein de la Division management des transports de la DGMR
Coût annuel (y c. charges sociales de 21.33%): CHF 150'000

La conduite des études nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises implique l'engagement de 1 ETP supplémentaire. Il s'agit d'un poste financé par le crédit d'étude I.000912.01. Cet engagement se fera sous la forme d'un contrat à durée déterminée (CDD) de 5 ans en dérogation à l'article 34 alinéa 2 du Règlement d'application de la loi du 12 novembre 2001 sur le personnel de l'État de Vaud (RLPers-VD) du 9 décembre 2002 et conformément à la décision du Conseil d'État du 2 juin 2021 pour un montant total de CHF 750'000. Cette dérogation est nécessaire en raison du temps requis pour réaliser les tâches envisagées. Les travaux de mise en œuvre des mesures de la stratégie cantonale du transport de marchandises permettront d'évaluer la nécessité de pérenniser l'engagement à durée indéterminée qui se fera au moyen d'une demande intégrée dans le processus budgétaire.

8.4.2 Renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC

Néant

8.4.3. Financement des installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

Nombre d'ETP : 1
Type de contrat et durée : 1 CDD de 4 ans
Type de fonction : 1 poste de chef-fe de projet responsable de l'attribution, du suivi et du contrôle des subventions pour la réalisation d'installations multimodales utiles au transport de marchandises au sein de la Division management des transports de la DGMR
Coût annuel (y c. charges sociales de 21.33%): CHF 150'000

Le suivi et le contrôle des subventions octroyées pour la réalisation d'installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises nécessitent l'engagement de 1 ETP supplémentaire. Il s'agit d'un poste financé par le crédit d'investissement I.000912.02. Cet engagement se fera sous la forme d'un contrat à durée déterminée (CDD) de 4 ans pour un montant total de CHF 600'000.

8.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

8.5.1 Mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences du crédit d'étude inscrit sous l'EOTP I.000912.01 « CE – Mise en œuvre strat. transp. march. ».

En milliers de francs sans décimale					
Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Personnel supplémentaire (ETP)					
Charges supplémentaires					
Charges de personnel		-	-	-	-
Autres charges d'exploitation		-	-	-	-
A Total des charges supplémentaires		-	-	-	-
Diminutions de charges					
Charges de personnel		-	-	-	-
Autres charges d'exploitation		-	-	-	-
B Total des diminutions de charges		-	-	-	-
Augmentation des revenus					
Augmentation de revenus		-	-	-	-
Revenus extraordinaires de préfinancement		428	428	428	428
Autres revenus d'exploitation		-	-	-	-
C Total des augmentations de revenus		428	428	428	428
D Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)		-428	-428	-428	-428

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

8.5.2 Renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences du crédit d'investissement inscrit sous l'EOTP I.000839.01 « Renouvellement MR fret gravier MBC ».

En milliers de francs
sans décimale

Intitulé		SP / CB 2 positions	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Personnel supplémentaire (ETP)						
Charges supplémentaires						
	Charges de personnel		-	-	-	-
	Autres charges d'exploitation		-	-	-	-
A	Total des charges supplémentaires		-	-	-	-
Diminutions de charges						
	Charges de personnel		-	-	-	-
	Autres charges d'exploitation		-	-	-	-
B	Total des diminutions de charges		-	-	-	-
Augmentation des revenus						
C	Augmentation de revenus		-	-	-	-
	Revenus extraordinaires de préfinancement		1'037	1'037	1'037	1'037
	Autres revenus d'exploitation		-	-	-	-
C	Total des augmentations de revenus		1'037	1'037	1'037	1'037
D	Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)		-1'037	-1'037	-1'037	-1'037

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

8.5.3. Financement des installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences du crédit d'investissement inscrit sous l'EOTF I.000912.02 « Financement install. fret rail-route ».

En milliers de francs
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Personnel supplémentaire (ETP)					
Charges supplémentaires					
Charges de personnel		-	-	-	-
Autres charges d'exploitation		-	-	-	-
A Total des charges supplémentaires		-	-	-	-
Diminutions de charges					
Charges de personnel		-	-	-	-
Autres charges d'exploitation		-	-	-	-
B Total des diminutions de charges		-	-	-	-
Augmentation des revenus					
C Augmentation de revenus		-	-	-	-
Revenus extraordinaires de préfinancement		1'065	1'065	1'065	1'065
Autres revenus d'exploitation		-	-	-	-
C Total des augmentations de revenus		1'065	1'065	1'065	1'065
D Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)		-1'065	-1'065	-1'065	-1'065

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

8.6 Conséquences sur les communes

8.6.1 Mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises

La contribution cantonale aux études en matière de logistique urbaine permettra un allègement des coûts d'études pour les communes au sein des agglomérations. Le Canton fournira en outre un appui technique qui accélérera l'identification et le soutien aux mesures liées au transport de marchandises lors des prochaines générations du programme en faveur du trafic d'agglomération.

8.6.2 Renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC

Néant

8.6.3. Financement des installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

Les communes propriétaires d'infrastructures ferroviaires utiles au transport de marchandises pourront également bénéficier des subventions en faveur de la réalisation des installations de transbordement et de chargement multimodales si leur projet répond aux conditions établies au chapitre 5.

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

Le renforcement du transport ferroviaire de marchandises est une des mesures emblématiques du Plan climat vaudois 2024. Les mesures et les soutiens prévus dans les trois décrets visent à encourager le

report modal vers le rail ce qui participe à la réduction des émissions de GES pour atteindre ainsi la neutralité carbone en 2050.

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

Les trois décrets contribuent à approfondir et mettre à jour la mesure B22 du Plan directeur cantonal qui identifie le réseau des installations rail-route.

Les trois décrets contribuent également à accomplir la mesure 2.8 du Programme de législature qui vise à permettre un transport des marchandises durable et efficace, répondant aux besoins de l'économie, de la société et respectueux de l'environnement.

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

Les trois projets de décrets sont conformes à la loi sur les subventions (LSbuv : BLV 610.15).

La part dévolue aux mandats externes est concernée par la TVA au taux de 8.1%. Cette dernière a été prise en compte dans la détermination des montants.

Les décisions d'octroi de subventions seront fondées sur la LMTP. La LSubv demeure applicable en sa qualité de loi-cadre. Le respect des principes qu'elle contient sera vérifié dans chaque cas d'espèce.

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

La détermination du caractère nouveau ou lié des projets de décrets implique un examen sous l'angle de l'article 163 de la Constitution vaudoise (Cst-VD) des projets d'investissement envisagés.

Lorsque le Conseil d'Etat présente un projet de décret entraînant des charges nouvelles, il est tenu de proposer des mesures compensatoires ou fiscales simultanées d'un montant correspondant (Art. 163, al. 2 Cst-VD).

La notion de charge nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée selon l'article 7, alinéa 2 de la Loi cantonale sur les finances (LFin).

8.10.1 Principe de la dépense

Les mesures de la stratégie cantonale du transport de marchandises reposent de manière générale sur l'article 57, alinéa 1 Cst-VD, qui stipule que « l'Etat mène une politique coordonnée des transports et des communications ».

Depuis les votations du 18 juin 2023, l'objectif de neutralité carbone 2050 (ou zéro émission nette) et, plus largement, l'obligation d'agir pour limiter les risques et les effets des changements climatiques est ancré dans la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI), ainsi que dans la Constitution vaudoise. En effet, la LCI fixe les objectifs de réduction pour le territoire national (art. 3), les trajectoires et valeurs indicatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les secteurs du bâtiment, des transports et de l'industrie (art. 4 al. 1) et les objectifs en matière d'adaptation aux changements climatiques (art. 8). Elle demande que les cantons s'engagent, aux côtés de la Confédération et dans le cadre de leurs compétences, « en faveur de la limitation des risques et des effets des changements climatiques, conformément aux objectifs de la présente loi » (art. 11 al. 4). Elle stipule que les prescriptions des actes fédéraux et cantonaux « doivent être conçues et appliquées de sorte à contribuer aux objectifs de la présente loi » (art. 12 al. 1). En parallèle, les nouveaux articles de la Constitution vaudoise (art. 6 al. 1 let. e ; art. 6 al. 2 let. f ; art. 52b ; art. 162 al. 1bis ; et leurs dispositions transitoires) confèrent au Canton et aux communes l'obligation constitutionnelle d'agir en faveur du climat et de la biodiversité. Le Canton et les communes doivent, en particulier, réduire l'impact de chacune de leurs politiques publiques sur le climat et viser la neutralité carbone pour l'ensemble du territoire vaudois d'ici à 2050, en se dotant de plans d'actions et d'objectifs intermédiaires pour 2030 et 2040.

La mise en œuvre de ces dispositions légales et constitutionnelles engendre la nécessité de définir des mesures sectorielles dans plusieurs des domaines de compétences cantonales et communales. Si le

Conseil d'Etat a une certaine marge de manœuvre quant à la nature des mesures à mettre en place, il n'en reste pas moins qu'elles sont imposées par les dispositions précitées et correspondent, en ce sens et par principe, à des charges liées.

8.10.1.1 Mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises

Le décret prévoit la réalisation de six mesures permettant d'atteindre les objectifs de la stratégie cantonale à travers, notamment, la réalisation d'études d'aménagement et de planification des infrastructures essentielles au transport de marchandises, le soutien des agglomérations qui approfondissent cette thématique, le renforcement de la collaboration entre le secteur privé et public et l'accompagnement de projets pilotes. Les engagements prévus sont en ligne avec les dispositions de la loi fédérale sur le transport de marchandises (1), il répond également aux intentions du Plan directeur cantonal (2), du Plan des mesures OPair (3), et du Plan climat vaudois (4).

(1) Loi fédérale sur le transport de marchandises

La loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM) prévoit que les planifications directrices des cantons doivent être considérées dans l'élaboration de la conception fédérale en matière de transport ferroviaire de marchandises (Art. 3) et qu'ils prennent les mesures d'aménagement du territoire nécessaires pour assurer une desserte des zones industrielles par des voies de raccordement (Art. 12). Dans sa nouvelle mouture, soumise à l'Assemblée fédérale par le Conseil fédéral le 10 janvier 2024 (FF 2024 301), la loi va plus loin et charge explicitement les cantons à inscrire la thématique du transport de marchandises dans leurs planifications directrices (Art. 4 al. 5; Art. 17 al. 2; Art. 25 al. 4 du projet de révision de la LTM).

(2) Plan directeur cantonal (PDCn)

Le transport de marchandises est traité dans la 4e adaptation quater PDCn approuvée le 11 novembre 2022 par la Confédération. En particulier, la mesure B22 charge les autorités de définir un réseau cantonal des interfaces rail-route. La stratégie cantonale du transport de marchandises, annexée à ce document, a établi les lignes directrices d'un tel réseau. Alors que le travail sur la cinquième adaptation du PDCn a démarré, une intégration de la thématique du transport de marchandises, appuyée sur les travaux effectués dans le cadre de l'élaboration de la stratégie cantonale, assurera un ancrage adéquat de ces installations. En outre, cette mesure préconise de développer une collaboration avec les milieux économiques concernés. La création d'une plateforme d'échange publique-privée répond spécifiquement à cette intention. Les dépenses à engager répondent par conséquent aux charges de la mesure B22 du PDCn.

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

Le Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges, adopté le 6 février 2019 par le Conseil d'Etat, précise que le transport de marchandises par la route contribue de manière importante à la pollution atmosphérique, principalement par les oxydes d'azote et les poussières fines qu'il émet. Les mesures LO-1, LO-2 et LO-3 chargent la DGMR de mettre en œuvre des mesures permettant de réduire les émissions dues au trafic de marchandises dans l'agglomération. La mise en œuvre des mesures de la stratégie marchandises prévoit d'analyser la gestion actuelle du trafic de marchandises dans l'agglomération, de limiter les prestations kilométriques effectuées par des véhicules qui nuisent à la qualité de l'air et de renforcer l'offre en infrastructures de transport durable, notamment ferroviaire. Cette action répond ainsi au Plan OPair, qui est contraignant.

(4) Plan climat vaudois

La stratégie du Conseil d'Etat vaudois pour la protection du climat – Plan climat vaudois de 1ère génération de juin 2020 (PCV-20) - vise à « rendre plus efficient le transport de marchandises ». La mise en œuvre de cette mesure prévoit notamment de mettre en place des conditions cadres favorisant un usage du rail et de développer des systèmes logistiques innovants. Les engagements prévus au présent décret permettent de répondre à cette mesure. Par ailleurs, dans le cadre du développement du Plan climat vaudois de seconde génération (PCV-24), le Conseil d'Etat a proposé, le 30 juin 2023, une série de mesures emblématiques, en particulier de « favoriser un report modal de la route au rail ». Les engagements du présent décret sont indispensables pour cette tâche.

8.10.1.2 Renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC

Le crédit demandé consiste à soutenir à fonds perdus l'acquisition du matériel roulant utile au transport par train de gravier et de matériaux issus de l'excavation des chantiers par la société des transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC). Ce nouveau matériel roulant est essentiel pour poursuivre l'exploitation des gravières du Pied-du-Jura éloignées du réseau autoroutier. Cet engagement répond aux missions données par le PDCn (1), le Plan des mesures OPair (2), la Loi cantonale sur les carrières (3), et le Plan climat vaudois (4).

(1) Plan directeur cantonal (PDCn)

La mesure F41 du PDCn a pour objectif « d'optimiser l'exploitation et la localisation des carrières et des gravières, en limitant leurs impacts sur l'environnement », ceci se traduit notamment par l'utilisation de transports moins nuisibles sur l'environnement tel que le transport par train. En l'absence d'un soutien cantonal à fonds perdus, le transport ferroviaire de matériaux sur le réseau MBC s'avèrerait considérablement plus cher qu'un transport par camion et par conséquent dissuasif. Le projet de décret donne au Conseil d'Etat les moyens d'atteindre les objectifs du PDCn à travers une amélioration de la viabilité économique du transport par train.

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

La mesure LO-3 vise à diminuer les émissions issues de l'exploitation des ressources en sous-sol. Le développement de gravières à proximité du rail fait partie des options prévues dans ce cadre. En ce sens, le document fait justement mention des avantages liés à l'exploitation de la gravière des Délices à Apples. La poursuite des conditions d'exploitation de ce site est directement concernée par ce 2^{ème} projet de décret. Les dépenses à engager pour renouveler le matériel roulant des MBC permettent de poursuivre le transport ferroviaire des matériaux de construction issus ou à destination de la gravière des Délices. L'engagement est par conséquent une réponse directe aux tâches prévues par le Plan OPair.

(3) Loi cantonale sur les carrières

Conformément au règlement d'application de la loi du 24 mai 1988 sur les carrières (RLCar, BLV 931.15.1), les optimisations ayant trait aux transports font partie intégrante du Programme de gestion des carrières (PGCar) établi par le Conseil d'Etat (Art. 7). Le contenu du PGCar encourage notamment les exploitations dont la production peut être, toute ou en partie, transportée par le train ou par un autre mode peu polluant. En particulier, le développement du transport rail-route de la production de gravier de la région du Pied-du-Jura figure dans les priorités du PGCar. Le soutien au renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux par la société des MBC est ainsi en conformité avec les dispositions légales associées à l'exploitation des carrières.

(4) Plan climat vaudois

Idem 8.10.1.1 (3)

8.10.1.3 Financement des installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

Le soutien financier pour la construction, la rénovation et la modification d'installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises favorise un report des échanges logistiques de la route au rail. Cette contribution répond aux tâches de l'administration conformément au PDCn (1), au Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges (2), et au Plan climat vaudois (3).

(1) Plan directeur cantonal (PDCn)

La mesure B22 préconise de favoriser la compétitivité du transport de marchandises par rail en collaboration avec les acteurs concernés. Les travaux menés dans le cadre de l'élaboration de la stratégie cantonale du transport de marchandises ont permis d'identifier la nécessité d'améliorer les conditions économiques du fret ferroviaire, actuellement défavorables par rapport au transport routier. La mise en place d'un soutien à l'investissement répond à cette mission issue du PDCn. En outre, les éléments indiqués à la section 8.10.1.1 (1) sont également valables ici.

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

Idem 8.10.1.1 (2)

(3) Plan climat vaudois

Idem 8.10.1.1 (3)

8.10.2 Quotité de la dépense

8.10.2.1 Mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises

Le Conseil d'Etat considère qu'un investissement de CHF 4'275'000 est le minimum nécessaire à l'impulsion de la mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises compte tenu des objectifs ambitieux de la stratégie en question et du Programme de législature 2022-2027. La demande en ressources humaines est limitée à une personne supplémentaire avec des objectifs ciblés. Ceci est le minimum indispensable pour mettre en œuvre les mesures de la stratégie cantonale du transport de marchandises. Le montant est considéré comme proportionné puisqu'il renforcera l'action cantonale dans ce domaine. Il en résultera une meilleure coordination des besoins en termes d'infrastructures, de planification du territoire, et de promotion de l'innovation.

La mobilité de biens représente 6% de l'ensemble des émissions de GES dans le canton de Vaud. Toute action permettant d'accélérer le développement de solutions plus durables contribue directement à la lutte contre le réchauffement climatique, dont les conséquences financières seront très élevées pour les collectivités. En outre, un transport de marchandises efficace joue un rôle central dans la connectivité entre les régions, et contribue au dynamisme économique du canton. Les activités économiques relevant d'un déplacement de produits physiques ne pourraient pas être réalisées sans un support logistique adéquat.

Enfin, les mesures choisies n'impliquent aucune charge pérenne car les crédits engagés sont bien délimités dans le temps. Pour ces raisons, le montant demandé représente un minimum pour atteindre les objectifs recherchés. Le critère de la quotité est donc rempli pour le premier projet de décret.

8.10.2.2 Renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC

Le crédit d'investissement améliore la viabilité économique de la poursuite du transport ferroviaire de matériaux de construction issus ou à destination de la gravière des Délices à Apples. Cet engagement permettra d'éviter le report de ce trafic sur les routes d'accès à la gravière qui traversent plusieurs localités du Pied-du-Jura et de la Côte. L'absence d'un tel soutien réduirait l'attractivité des gravières vaudoises reliées au rail ce qui favoriserait les importations de gravier français et conduirait à une hausse des externalités négatives en raison d'une augmentation et d'un allongement du trafic de poids-lourds.

L'investissement prévu, estimé à CHF 20'731'000, pour financer le renouvellement de deux locomotives de type Gem 4/4, permettra une réduction des émissions de GES allant jusqu'à 1'000 tonnes de CO₂ équivalents par an, contribuant à l'atteinte des objectifs climatiques du Canton. Le prix du matériel roulant résulte d'un appel d'offres commun avec la société MOB, ce qui en améliore le coût unitaire pour tous les deux acteurs. En outre, cet investissement permettra d'améliorer le taux de couverture de ce transport, ce qui réduit les indemnités d'exploitation versée à l'entreprise par la DGMR.

Les mesures de gestion du projet, en particulier le système d'allocation des ressources, s'appuient, d'une part, sur le respect des dispositions de la LSubv et, d'une autre part, sur une future convention réglant les modalités de subvention entre la DGMR et la société MBC. Ces mesures de gestion garantissent que l'engagement du décret répond au principe de quotité de la dépense.

8.10.2.3 Financement des installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

L'entrée en vigueur de ce crédit d'investissement permettra une réelle augmentation de l'utilisation du transport par rail. L'octroi de subventions est nécessaire pour accélérer la dynamique du report modal vers le rail à long terme. La nécessité de renforcer l'efficacité économique du transport ferroviaire est nécessaire pour favoriser durablement la création de systèmes logistiques organisés autour du rail. Ces soutiens contribueront de manière significative à la réduction des GES et à la réduction des coûts externes supportés par la collectivité.

En l'absence des plans détaillés des projets d'installations multimodales, qui seront exigés des requérants de ces soutiens, l'estimation globale des besoins a été établie en s'appuyant sur les analyses et les résultats des études menées par la DGMR. Ainsi, le montant de CHF 21'300'000 est considéré comme proportionné puisqu'il permet de soutenir une quinzaine d'installations multimodales qui devraient être réalisées au cours des quatre années qui suivent l'entrée en vigueur du décret. À noter

que les subventions cantonales seront complémentaires aux contributions d'investissement octroyées par la Confédération selon les dispositions de la LTM.

La demande en ressource humaine est limitée à un équivalent temps plein. Ceci est un renforcement minimal pour assurer les tâches liées à l'octroi des subventions et au suivi des projets. En particulier, la personne engagée aura pour mission d'effectuer des examens approfondis des demandes de soutiens, de rendre les décisions de subvention, de réaliser un suivi technique et financier des projets et d'effectuer des contrôles sur l'utilisation des subventions.

Le règlement d'application pour l'octroi et la procédure de financement des subventions en faveur du transport ferroviaire de marchandises s'assurera que les soutiens prévus répondent au principe de quotité de la dépense.

8.10.3 Moment de la dépense

La nécessité d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre et de s'adapter à leurs conséquences sur l'humain et l'environnement est reconnue scientifiquement, légalement et politiquement comme une tâche prioritaire depuis plusieurs années, que ce soit au niveau international, fédéral ou cantonal. D'un point de vue économique, une action immédiate en la matière permet d'éviter d'importants coûts futurs. Dans sa réponse à la résolution Laurent Miéville et consorts - *urgence climatique !* (19_RES_025) - le Conseil d'Etat insistait sur « la nécessité d'agir sans plus attendre face au changement climatique ». Un rapport d'audit sur les mesures du Plan climat de première génération, réalisé par l'EPFL, estime que, sans renforcement supplémentaire et rapide dans les domaines clés (bâtiment, mobilité, agriculture), la réduction des émissions de GES avoisinerait les 8% pour 2030, un résultat très éloigné des trajectoires de réduction fixées dans la LCI et dans le PCV-20 qui visent une réduction de 50% en 2030. C'est donc bien maintenant qu'il faut agir pour atteindre les objectifs climatiques ancrés dans la Constitution vaudoise et dans la loi fédérale.

8.10.3.1 Mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises

La mise en œuvre rapide des mesures de la stratégie du transport de marchandises garantit une dynamique cohérente face aux défis en lien avec cette activité. La nouvelle mouture de la LTM prévoit que les cantons intègrent entièrement cette thématique à leur planification directrice dans un délai de 3 ans (Art. 32 al. 3). Une intégration immédiate des ressources nécessaires pour répondre à ces tâches nouvelles est donc appropriée.

En outre, l'intégration de cette thématique dans les prochaines générations du Programme en faveur du trafic d'agglomération nécessite de débiter les travaux d'analyse dès à présent. Cette démarche est comparable à celle visant à financer le développement de politiques climatique au niveau communal (PCV-20 ; 21_LEG_21).

Par ailleurs, compte tenu de la rareté des terrains à disposition pour le développement de cette activité essentielle, une prise en compte immédiate des besoins de la branche permet d'éviter une situation de manque irréversible.

8.10.3.2 Renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC

Le moment de la dépense est contraint par la vétusté des deux locomotives MBC actuellement en exploitation. Ce matériel roulant doit être renouvelé au plus vite pour garantir la poursuite du transport ferroviaire de matériaux de construction. L'absence de soutien pour l'acquisition de ces nouvelles locomotives entraînerait un arrêt du transport par train et par conséquent un report du trafic sur les routes représentant 20'000 passages de camions par an pendant plusieurs années.

L'ouverture de nouvelles gravières aux abords du réseau MBC conduira à une augmentation significative des volumes à transporter par le train, ce qui nécessitera un investissement supplémentaire pour du matériel roulant à voie étroite. Néanmoins, ces développements ne vont pas intervenir immédiatement, le fret en gare de Morges étant limité d'ici à la fin des travaux de mise en conformité de la gare. Compte tenu de la perspective lointaine de ce développement, l'opportunité d'un investissement supplémentaire sera réévaluée ultérieurement.

8.10.3.3 Financement des installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

La réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation de Sylvain Freymond et consorts - *Transport de céréales par la route plutôt que par le rail : Quel gâchis !* (23_REP_134) - confirme la nécessité de soutenir les investissements pour des installations ferroviaires privées et sa volonté d'intervenir en ce sens. Pour accroître l'utilisation du fret ferroviaire, il est impératif d'accompagner le plus tôt possible les projets privés générant des flux logistiques importants vers des solutions organisées autour du rail. L'absence d'un tel accompagnement présente le risque que les schémas logistiques privilégiant la route se mettent en place et se pérennisent. Le moment de la dépense est ainsi lié au calendrier de la mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises.

8.10.4 Conclusion

Les mesures définies dans les trois décrets sont dictées par les législations cantonales et fédérales et impliquent d'être réalisées sans plus attendre. Les réflexions et les analyses menées pour les développer ont permis d'aboutir aux solutions économiquement les plus favorables pour tous les partenaires. Il résulte par conséquent de ce qui précède que les décrets remplissent toutes les conditions qui permettent de les qualifier de charges liées au sens de l'article 163 de la Constitution vaudoise. Les crédits demandés n'entraînant pas de charges nouvelles au sens de l'article 163 alinéa 2, Cst-VD, il n'est dès lors pas nécessaire de prévoir de mesures fiscales ou compensatoires.

Les décrets sont toutefois soumis au référendum facultatif, dans la mesure où l'État peut disposer d'une marge de manœuvre pour atteindre les objectifs visés.

8.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

8.12 Incidences informatiques

Néant

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

Néant

8.14 Simplifications administratives

Néant

8.15 Protection des données

Néant

8.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

8.16.1 Mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences du crédit d'étude inscrit sous l'EOTP I.000912.01 « CE – Mise en œuvre strat. transp. march. ».

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

En milliers de
francs
(sans décimal)

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

Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges supplémentaires					
Total des charges supplémentaires : (A)		0	0	0	0
Diminution de charges					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation					
Total des diminutions des charges : (B)		0	0	0	0
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires					
Revenus extraordinaires de préfinancement		428	428	428	428
Autres revenus d'exploitation					
Total augmentation des revenus : (C)		428	428	428	428

Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B-C)		-428	-428	-428	-428
--	--	-------------	-------------	-------------	-------------

Charge d'intérêt (E)		94	94	94	94
Charge d'amortissement (F)		428	428	428	428

Total net (H = D + E + F)		94	94	94	94
----------------------------------	--	-----------	-----------	-----------	-----------

8.16.2 Renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par MBC

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences du crédit d'investissement inscrit sous l'EOTP I.000839.01 « Renouvellement MR fret gravier MBC ».

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

En milliers de
francs
(sans décimal)

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

Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges supplémentaires					
Total des charges supplémentaires : (A)		0	0	0	0
Diminution de charges					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation					
Total des diminutions des charges : (B)		0	0	0	0
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires					
Revenus extraordinaires de préfinancement		1'037	1'037	1'037	1'037
Autres revenus d'exploitation					
Total augmentation des revenus : (C)		1'037	1'037	1'037	1'037

Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B- C)		-1'037	-1'037	-1'037	-1'037
---	--	---------------	---------------	---------------	---------------

Charge d'intérêt (E)		456	456	456	456
Charge d'amortissement (F)		1'037	1'037	1'037	1'037

Total net (H = D + E + F)		456	456	456	456
----------------------------------	--	------------	------------	------------	------------

8.16.3. Financement des installations multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences du crédit d'investissement inscrit sous l'EOTP I.000912.02 « Financement install. fret rail-route ».

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

En milliers de
francs
(sans décimal)

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

Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges supplémentaires					
Total des charges supplémentaires : (A)		0	0	0	0
Diminution de charges					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation					
Total des diminutions des charges : (B)		0	0	0	0
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires					
Revenus extraordinaires de préfinancement		1'065	1'065	1'065	1'065
Autres revenus d'exploitation					
Total augmentation des revenus : (C)		1'065	1'065	1'065	1'065

Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B-C)		-1'065	-1'065	-1'065	-1'065
--	--	---------------	---------------	---------------	---------------

Charge d'intérêt (E)		469	469	469	469
Charge d'amortissement (F)		1'065	1'065	1'065	1'065

Total net (H = D + E + F)		469	469	469	469
----------------------------------	--	------------	------------	------------	------------

9. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat à l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter les projets de décret et le projet de loi ci-après.

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 4'275'000

pour financer la mise en œuvre de la stratégie cantonale du

transport de marchandises

du 11 décembre 2024

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'étude de CHF 4'275'000 est accordé au Conseil d'Etat pour financer la mise en œuvre de la stratégie cantonale du transport de marchandises.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 10 ans.

Art. 3

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

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

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement sous forme d'une subvention à fonds perdus de CHF 20'731'000 pour financer le renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par la société des transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
du 11 décembre 2024

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement sous forme d'une subvention à fonds perdus de CHF 20'731'000 est accordé au Conseil d'Etat pour financer le renouvellement du matériel roulant utile au transport ferroviaire de matériaux de construction par la société des transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA.

Art. 2

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

Art. 3

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

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

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement sous forme de subventions à fonds perdus de CHF 21'300'000 pour financer la construction, la rénovation et la modification d'installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises **du 11 décembre 2024**

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement sous forme de subventions à fonds perdus de CHF 21'300'000 est accordé au Conseil d'Etat pour financer la construction, la rénovation et la modification d'installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises.

Art. 2

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

Art. 3

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

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

PROJET DE LOI

modifiant celle du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics du 11 décembre 2024

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

décète

Article Premier

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

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.

Art. 1 Sans changement

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, au transport de marchandises et à l'aviation.

^{1bis} Sans changement.

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.

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.

² Sans changement.

^{2bis} Sans changement.

³ Sans changement.

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

Art. 2 Sans changement

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 et du transport de marchandises.

² Sans changement.

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

² Ses attributions sont les suivantes :

- a. il fixe la stratégie de développement des transports publics et de la mobilité douce ;
- b. il édicte les dispositions d'application de la loi ;
- c. ...
- 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. ...

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. il approuve les conventions conclues au nom du canton, notamment en matière d'investissement, de prestations de service public ou de communautés tarifaires ;

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, à la mobilité douce et au transport de marchandises.

Art. 3 Sans changement

¹ Sans changement.

² Sans changement.

- a. il fixe la stratégie de développement des transports publics, de la mobilité douce et du transport de marchandises ;
- b. Sans changement.
- c. Sans changement.
- d. Sans changement.
- e. Sans changement.

Art. 4 Sans changement

¹ Sans changement.

- a. Sans changement.

- b. il fixe la planification du réseau des transports publics ;
- 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. ...

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 :

- b. Sans changement.
- c. Sans changement.
- 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, du transport de marchandises et de l'aviation ;
- e. Sans changement.
- f. Sans changement.

Art. 4a Sans changement

¹ Sans changement.

- a. Sans changement.
- b. Sans changement.
- 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 et du transport de marchandises qui sont financées par le budget d'investissement de l'Etat
- d. Sans changement.

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - 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 ; | <ul style="list-style-type: none"> - Sans changement. - les projets de construction dont l'approbation est de la compétence fédérale, concernant les transports publics, les transports à câbles, le transport de marchandises et l'aviation ; - Sans changement. |
| e. il établit les plans cantonaux des réseaux de mobilité douce ; | e. Sans changement. |
| f. il octroie les autorisations cantonales de transport en application de la loi et de l'ordonnance fédérales sur le transport des voyageurs ; | f. Sans changement. |
| 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 ; | g. Sans changement. |
| h. il établit les tableaux de répartition des subventions entre l'Etat et les communes. | h. Sans changement. |

Art. 29d

1

Art. 29e

1

Art. 29f

Chapitre Vquater Subvention d'investissement en faveur du transport ferroviaire de marchandises

Art. 29g Installations de transbordement et de chargement multimodales

¹ L'Etat peut accorder une subvention d'investissement à fonds perdu pour la construction, la rénovation et la modification des installations de transbordement et de chargement multimodales.

² La subvention s'élève à 20% au minimum des coûts pris en considération et à 50% au maximum.

³ Le taux est fixé en fonction du volume de marchandises transbordées, chargées et déchargées sur l'installation subventionnée.

⁴ Les éventuelles contributions allouées par d'autres prestations des pouvoirs publics sont déduites des coûts pris en considération.

Art. 29h Conditions d'octroi

¹ En règle générale, la subvention est accordée au propriétaire de l'installation de transbordement et de chargement multimodale.

² Le Conseil d'Etat règle les conditions d'octroi et la procédure de financement des subventions d'investissement en faveur du transport de marchandises.

³ Les articles 6a, 9 et 10 sont applicables par analogie.

Art. 2

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi, qui est sujette au référendum facultatif.

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