



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 50'000'000.- destiné à un financement extraordinaire pour le développement des prestations de transport public régionales routières (mesure du Plan climat vaudois)

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet.....	3
1.1 Préambule – Une mesure emblématique du Plan climat vaudois.....	3
1.2 La mobilité des Vaudois : Transition vers un modèle climatiquement responsable	5
1.3 Les transports publics routiers régionaux dans le Canton de Vaud.....	6
1.3.1 <i>Politique de développement des transports publics du Canton de Vaud</i>	6
1.3.2 <i>Le réseau régional de transports publics vaudois et son financement</i>	6
1.3.3 <i>Financement des infrastructures routières</i>	9
1.4 Mesure de soutien extraordinaire pour le développement des prestations de transport public régionales routières	9
1.4.1 <i>Renforcement des lignes de bus d'intérêt cantonal</i>	10
1.4.2 <i>Dynamisation des lignes de bus d'intérêt régional</i>	13
1.4.3 <i>Développement des lignes de bus d'intérêt touristique</i>	16
1.4.4 <i>Réseau complémentaire des bus régionaux</i>	16
1.4.5 <i>Mesures d'améliorations techniques pour favoriser la progression des bus régionaux</i>	17
1.4.6 <i>Mise en œuvre</i>	17
1.4.7 <i>Perspectives</i>	21
1.5 Effets escomptés	22
2. Mode de conduite du projet.....	24
2.1 Développement des prestations de transport public régionales routières.....	24
2.2 Aménagements en faveur de la progression des bus régionaux	24
3. Conséquences du projet de décret.....	25
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement	25
3.2 Amortissement annuel.....	25
3.3 Charges d'intérêt.....	25
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	25
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	26
3.6 Conséquences sur les communes	26
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	26
3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	27
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	27
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	27
3.10.1 <i>Principe de la dépense</i>	27
3.10.2 <i>Quotité de la dépense</i>	31
3.10.3 <i>Moment de la dépense</i>	31
3.10.4 <i>Conclusion</i>	31
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	31
3.12 Incidences informatiques	31
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	31
3.14 Simplifications administratives	31
3.15 Protection des données.....	31
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	32
4. Conclusion.....	33

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule – Une mesure emblématique du Plan climat vaudois

1.1.1. Enjeux

Afin de garantir la qualité de vie dans le canton, il est primordial d’agir à toutes les échelles et dès à présent pour répondre à l’**urgence climatique** et limiter l’augmentation de la température moyenne de la planète à 1.5 °C par rapport aux niveaux préindustriels.

Dans ce but, il s’agit en premier lieu de **réduire** les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de permettre aux systèmes naturels (forêt, eau, milieux naturels, etc.) et humains (économie, tourisme, santé, etc.) de **s’adapter**. Cet effort s’inscrit dans la lignée des engagements internationaux pris par la Confédération dans le cadre de l’Accord de Paris et il requiert l’implication des entreprises, des communes et des citoyens.

1.1.2. Réponse du Conseil d’Etat : Plan climat vaudois

En juin 2020, le Conseil d’Etat a présenté, *in corpore*, le Plan climat vaudois de première génération, répondant ainsi à l’un des objectifs prioritaires de son Programme de législature 2017-2022.

Les objectifs du Plan climat s’articulent autour de trois axes stratégiques:

- Réduction: réduire de 50% à 60 % les émissions de GES du territoire cantonal d’ici 2030 et viser la neutralité climatique au plus tard en 2050.
- Adaptation: limiter les risques et adapter les systèmes naturels et humains.
- Documentation: documenter les effets des mesures prises et l’impact des changements climatiques sur le territoire.

Il se déploie sur 7 domaines d’action thématiques: la mobilité, l’énergie, l’agriculture, l’aménagement du territoire, les milieux et ressources naturels, la santé, les dangers naturels. Pour mener à bien une politique climatique forte et instaurer une véritable dynamique à toutes les échelles, 3 domaines d’action transverses complètent le Plan : le rôle de l’État (exemplarité), les conditions cadres (réglementaires et financières) et l’accompagnement au changement (information, sensibilisation, formation).

En tout ce ne sont pas moins de 30 mesures stratégiques et plus d’une centaine de mesures opérationnelles qui constituent la première génération du Plan climat vaudois.

1.1.3. Mesures d’impulsion

Afin de donner une impulsion au démarrage du Plan climat, et afin de renforcer et compléter des moyens déjà engagés dans les politiques publiques de l’Etat s’inscrivant déjà dans le sens des objectifs climatiques, le Conseil d’Etat a identifié une série de mesures emblématiques dans le catalogue des mesures opérationnelles pour une première phase de mise en œuvre. Il a décidé d’intégrer le financement de ces mesures d’impulsion dans le budget d’investissement à hauteur de CHF 173’000’000.- (cf. Rapport 240 du Conseil d’Etat de juin 2020 répondant à plusieurs objets parlementaires).

Axe / Domaine	Mesure emblématique opérationnelle (mesures d'impulsion)	Financement
1. Mobilité	Augmenter massivement l'offre en transport public régional	CHF 50'000'000.-
2. Agriculture	Soutenir les agriculteurs dans leur pratique favorable à la séquestration de carbone	CHF 28'000'000.-
3. Milieux et ressources naturels	Adapter la gestion de la forêt et l'utilisation de bois en cascade; mettre en place une stratégie sol ; adapter la gestion des eaux urbaines (Plan Général d'Evacuation des Eaux); mettre en œuvre le Plan d'Action Biodiversité	CHF 35'000'000.-
4. Dangers naturels	Protéger la population et les infrastructures	CHF 7'000'000.-
5. Santé	Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du système socio-sanitaire	CHF 1'000'000.-
6. Rôle de l'Etat employeur	Soutenir les plans de mobilité de l'ACV	CHF 400'000.-
7. Rôle de l'Etat propriétaire	Assainissements énergétiques et mesures structurelles des bâtiments de l'Etat : chauffages, fenêtres, végétalisation, etc.	CHF 40'000'000.-
8. Accompagnement au changement	Soutenir des projets innovants et les communes dans l'élaboration de leur politique climatique, favoriser les changements de comportements et documenter le Plan climat	CHF 4'350'000.-
9. Accompagnement au changement	Soutenir des projets dans le cadre des prestations sociales et de santé publique	CHF 250'000.-
10. La formation comme moteur du changement	Soutenir la formation et développer des nouveaux relais pour la sensibilisation	CHF 7'000'000.-
		CHF 173'000'000.-

Ces différents montants feront l'objet de demandes de crédits d'investissements auprès du Grand Conseil. Compte tenu de l'hétérogénéité des systèmes de financement dans les divers domaines concernés, près de 9 EMPD sont prévus pour la mise en œuvre de ces mesures.

1.1.4. Mesures relatives à la mobilité

Le domaine d'action « mobilité » inclut les mesures stratégiques suivantes:

1. Mettre en place une politique active de report modal
2. Modifier les pratiques de mobilité individuelle
3. Améliorer le bilan énergétique de la construction et de l'exploitation des infrastructures de transport
4. Rendre plus efficient le transport de marchandises
5. Augmenter la part de véhicules privés et publics à faibles émissions

La première mesure stratégique, qui concerne la mise en place d'une politique active de report modal, vise comme résultat une augmentation à hauteur de 30% de la part modale des transports publics en distances parcourues en 2030 (par rapport à 23% aujourd'hui) sur l'ensemble des déplacements en lien avec le Canton de Vaud (de, vers et à l'intérieur du Canton) et une augmentation de l'usage des transports publics dans le cadre de déplacements occasionnels ou de loisirs, notamment en soirée ou durant les week-ends. Dans le cadre de cette mesure stratégique, le Conseil d'Etat a identifié 7 axes pour la mise en œuvre dont la mesure opérationnelle « **Augmenter massivement l'offre en transport public régional** », qui a été définie comme l'une des mesures d'impulsion en faveur du Plan climat vaudois.

Ce programme de développement des lignes de bus régionales s'articule sur plusieurs axes, en:

- Définissant un réseau de bus composé de lignes d'intérêt cantonal et d'intérêt régional ;
- Visant des niveaux d'offre conséquents sur les lignes de bus régionales structurantes fortes, d'intérêt cantonal ;
- Renforçant les lignes de bus d'intérêt régional, desservant notamment des pôles d'emploi ou lieux de formation importants ;
- Complétant l'offre des lignes de bus d'intérêt touristique, facilitant l'accès en transport public aux zones touristiques et permettant leur usage dans le cadre des déplacements de loisirs.
- Allouant des moyens financiers pour des améliorations techniques permettant une bonne progression des bus régionaux dans le trafic et augmentant ainsi leur attractivité.

Le présent exposé des motifs vise à assurer le financement de cette mesure emblématique à hauteur de CHF 50'000'000.- (part nette cantonale).

1.2 La mobilité des Vaudois : Transition vers un modèle climatiquement responsable

1.2.1. Enjeux

Les émissions dues aux carburants consommés par les moyens de transports représentent environ 40% des émissions du territoire.¹ La voiture est responsable de 95% de ces émissions.

Si l'on prend en compte l'énergie grise due à la production à l'étranger des véhicules notamment, les émissions des Vaudois liées à la mobilité s'élèvent à 4,3 tonnes de CO₂-équivalent par personne et par an. Ce chiffre n'inclut pas les émissions dues aux déplacements aériens.

La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a développé un outil permettant de modéliser les émissions de gaz à effet de serre dues à la mobilité en lien avec le Canton de Vaud (hors voyages en avion), comprenant les émissions directes mais aussi indirectes (liées à la production énergétique, à la construction, à l'entretien et au recyclage du véhicule, à la construction et à l'entretien des voies de communication). Cet outil permet de simuler l'impact de différentes mesures sur les émissions des Vaudois sur sol vaudois ou en lien avec le Canton de Vaud. Seuls des objectifs ambitieux en termes de parts modales permettront d'atteindre les objectifs climatiques. Différents leviers ont été testés : report modal, évolution des technologies (électrification du parc automobile, amélioration des moteurs thermiques, changement de motorisation du parc des transports publics), optimisation de l'utilisation des véhicules (covoiturage, limitation de vitesse) et « proximobilité » (réduction des distances parcourues de manière générale). **Le levier le plus puissant est celui du report modal.**

Pour viser la "neutralité" carbone d'ici à 2050, **soit diviser par 10 les émissions actuelles liées à la mobilité**, une inversion dans les parts modales actuelles sera nécessaire (par exemple environ 20% pour les transports individuels motorisés en 2050 contre 74% en 2015, 57% pour les transports publics en 2050 contre 23% aujourd'hui et 23% pour la mobilité douce en 2050 contre environ 3% seulement aujourd'hui), mais aussi une reconversion du parc de véhicules thermiques et une réduction de la mobilité (diminution des distances parcourues).

¹ Source : Inventaire cantonal des émissions de gaz à effet de serre, Quantis, 2017

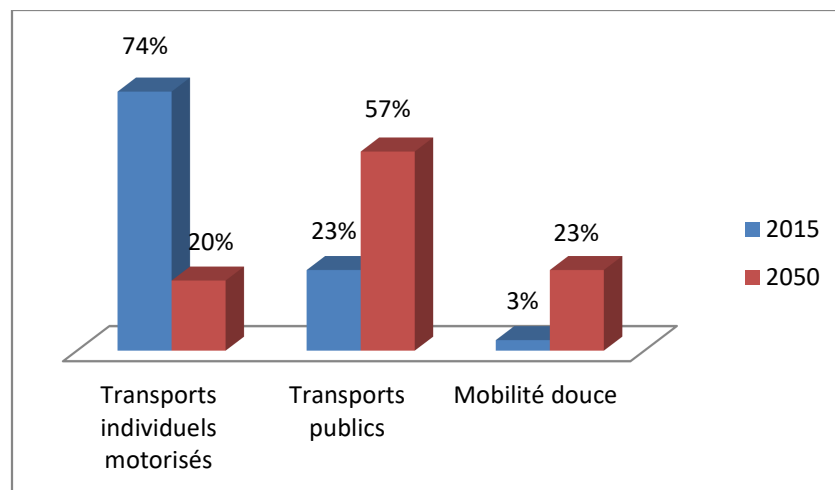


figure 1 : Report modal nécessaire pour viser la neutralité carbone en 2050 - parts modales en termes de distances parcourues de tous les déplacements en lien avec le territoire vaudois

Un certain nombre de mesures sont déjà en cours pour répondre à ces enjeux (développement d'une vision ferroviaire vaudoise 2050, mise en œuvre de la stratégie des interfaces de transport, renforcement de l'action cantonale de promotion du vélo, etc.).

Sans un changement profond et immédiat des habitudes, il sera impossible d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, ni même les objectifs d'émissions fixés à l'horizon 2030. En d'autres termes, c'est un changement des comportements qui est nécessaire.

1.3 Les transports publics routiers régionaux dans le Canton de Vaud

1.3.1 Politique de développement des transports publics du Canton de Vaud

Le Canton de Vaud poursuit une politique de développement active des transports publics depuis plus de 15 ans. Entre 2007 et 2019, les charges du Canton pour les transports publics sont passées progressivement de CHF 107'000'000.- à CHF 219'000'000.- par an. Durant la même période, le budget consenti pour les lignes de bus régionales a été multiplié par un facteur 2,5. En 2019, l'ensemble des lignes régionales sur le Canton de Vaud représentait un besoin en indemnités d'environ CHF 62'000'000.-. Les lignes de bus régionales sur le sol cantonal ont comptabilisé en 2019 environ 11,5 millions de kilomètres, offrant aux voyageurs 1,02 milliards de places-kilomètres² et ayant permis de transporter plus de 86,45 millions de voyageurs-kilomètres³.

Entre 2005 et 2015, la part modale des transports publics est passée de 16 % à 20 %. Tenant compte du fait que sur la même période la population a augmenté d'environ 20 %, cela représente une augmentation de 50 % de la clientèle. Concernant les transports publics autres que le train (bus régionaux et urbains principalement), l'augmentation sur la période 2005-2015 était d'un point de pourcent, représentant une augmentation de clientèle de 25 %.

1.3.2 Le réseau régional de transports publics vaudois et son financement

Le réseau de transports publics vaudois 2020 est dense et constitué (hors lignes de navigation touristiques, nocturnes ou à la demande) des lignes suivantes :

- 44 lignes ferroviaires (internationales, grandes lignes, RER Vaud, régionales, métros et funiculaires) ;
- 111 lignes routières régionales (les 2 lignes saisonnières Villars-sur-Ollon – Solalex et Villars-sur-Ollon – Col-de-la-Croix – Les Diablerets ne sont pas comptabilisées) ;
- 89 lignes routières urbaines (y compris les lignes de trolleybus) ;
- 3 lignes lacustres.

² Places-kilomètres : produit des places offertes multiplié par les kilomètres offerts

³ Voyageur-kilomètres : produit du nombre de voyageurs multiplié par les kilomètres parcourus.

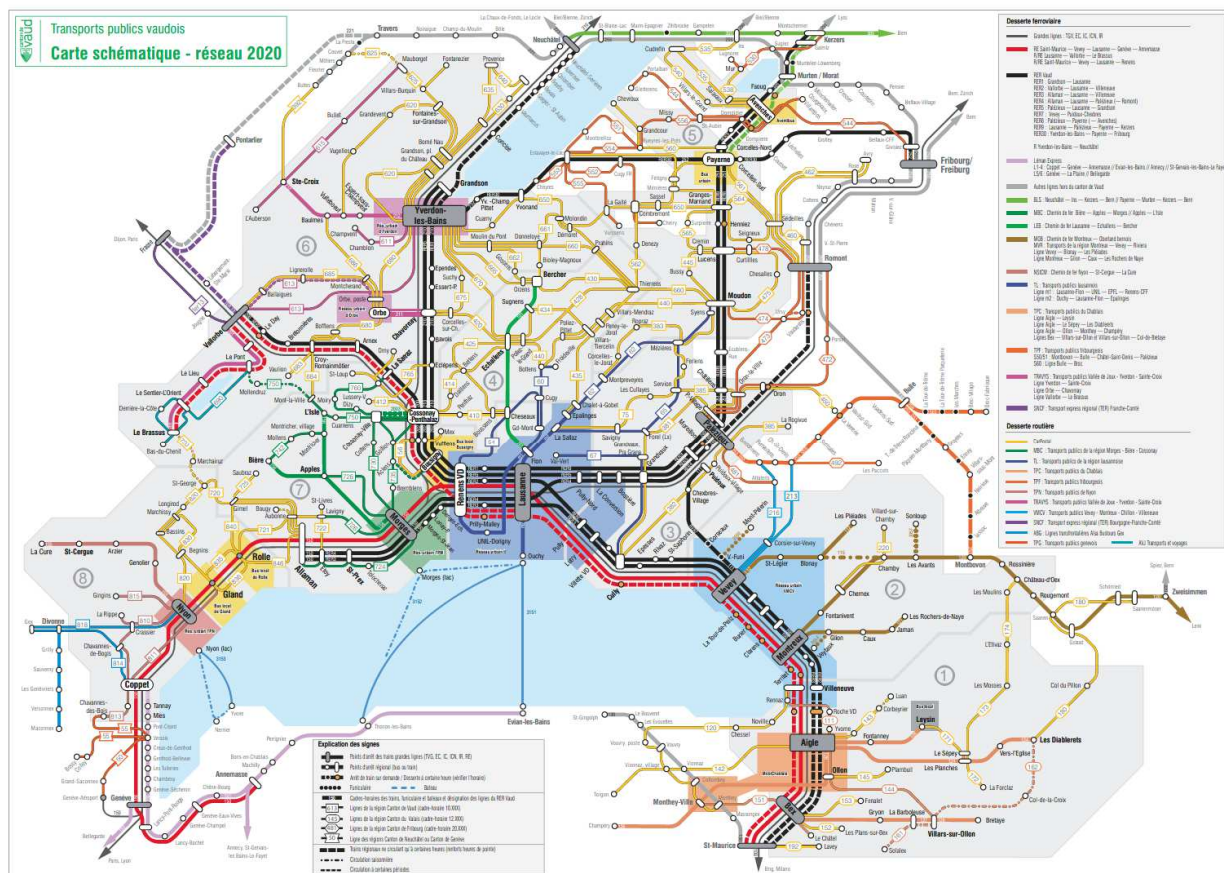


figure 2 : Schéma du réseau de transport public régional (TRV) du Canton de Vaud (2020)

Le trafic régional de voyageurs (TRV), qu'il soit ferroviaire ou routier, est commandé et indemnisé conjointement par la Confédération et les Cantons. Il répond à un certain nombre de règles édictées dans la Loi sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1), l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV, RS 745.11) ou encore l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV, RS 745.16).

Les lignes du TRV doivent revêtir une fonction de desserte, c'est-à-dire qu'elles sont raccordées à au moins une localité d'au moins 100 habitants permanents à l'année et qu'elles assurent un point de jonction avec le réseau supérieur des transports publics (lignes ferroviaires nationales ou autres lignes régionales ferroviaires ou routières).

Pour bénéficier du cofinancement fédéral, soit actuellement 47% des coûts non couverts par les recettes pour le Canton de Vaud, les lignes de bus régionales doivent respecter certains critères, dont le :

- Respect d'une rentabilité minimale : les revenus doivent couvrir au minimum 10% des coûts d'une ligne de bus jusqu'à 18 paires de courses par jour du lundi au vendredi, 20% pour une ligne de bus de plus de 18 paires de courses ou pour du transport à la demande.
- Respect de critères d'adéquation entre l'offre et la demande : la Confédération édicte le nombre de paires de courses agréé par le TRV sur la base de la charge en section déterminante. Cette charge est définie par la moyenne journalière annuelle des voyageurs transportés sur la section, dans les deux sens, du lundi au vendredi (auss appelé TJOM : Trafic journalier ouvrable moyen). La section déterminante est la section la plus chargée de la ligne, mais située à plus d'1,5 km du point de liaison le plus proche avec le réseau supérieur des transports publics (gare de rabattement) et hors secteur desservi par du trafic local. La table de référence pour l'examen de la demande par l'OFT est présentée ci-après (figure 3).

Nachfrage demande domanda	Anzahl Kurspaare paires de courses coppie di corse	Nachfrage demande domanda	Anzahl Kurspaare paires de courses coppie di corse
32	4	1000	25
40	5	1250	28
60	6	1500	31
80	7	1750	33
110	8	2000	35
130	9	2500	39
160	10	3000	42
190	11	3500	45
230	12	4000	48
260	13	4500	51
300	14	5000	54
340	15	5500	57
390	16	6000	60
430	17	6500	63
480	18	7000	66
500	18	7500	69
750	22	8000	72

figure 3 : Tableau d'adéquation demande / offre selon l'Office fédéral des transports

Ainsi, pour qu'une ligne puisse prétendre à une cadence horaire intégrale (environ 18 paires de courses pour un service de 6h à minuit), elle doit comptabiliser au moins 500 voyageurs par jour du lundi au vendredi sur la section déterminante. Pour un renforcement à la demi-heure aux heures de pointe (environ 25 paires de courses par jour) la cible s'élève à 1'000 voyageurs par jour ; pour une cadence à la demi-heure intégrale (environ 35 paires de courses) elle est de 2'000 voyageurs par jour, pour une cadence à la demi-heure renforcée au quart d'heure aux heures de pointe elle devra atteindre 4'000 voyageurs journalier, etc...

De plus, un développement d'offre sur une ligne existante doit pouvoir justifier un taux de couverture marginal des charges (supplémentaires) par les recettes (supplémentaires) d'au moins 10%.

Puis, si tous les critères de l'OFT sont respectés, la Confédération assume les 47% des coûts non couverts, le solde (53%) étant à la charge du Canton de Vaud. Lorsque des critères ne sont pas respectés, un délai de deux ans est accordé pour rectifier la situation. Au-delà de cette période probatoire qui ne peut intervenir qu'une fois pour une même ligne, si une offre excédentaire est mise en place ou maintenue, dans une situation particulière (desserte d'un site spécifique par exemple), alors la part de cofinancement fédéral s'éteint pour le volume d'offre dépassant le seuil fixé par le critère de financement de la Confédération et le Canton de Vaud doit assumer seul les coûts non couverts. De même, pour un développement projeté, si le taux de couverture marginal des charges par les recettes se situe en-deçà du minimum imposé de 10%, ce développement sera pris en charge intégralement par le Canton. Egalement, lorsque l'enveloppe financière (quote-part) allouée par l'OFT au Canton de Vaud est dépassée, alors le Canton de Vaud doit assumer seul les coûts non couverts jusqu'à ce que le budget fédéral soit adapté à la croissance des offres sur le plan national par le mécanisme d'adaptation de la quote-part.

Finalement, la Loi vaudoise sur la mobilité et les transports publics (LMTP, BLV 740.21) prévoit que les communes participent à hauteur de 30% à la subvention d'exploitation vaudoise pour les lignes du trafic régional ainsi que pour les investissements sur ces dernières. La répartition du montant à charge des communes est effectuée par bassin de transport, selon un calcul intégrant un coefficient de qualité de desserte et la population des communes, selon le Règlement sur la répartition entre communes des contributions accordées aux transports publics (RRTPu, BLV 740.21.1) et l'Arrêté fixant le périmètre des régions de transport public (APTPu, BLV 740.21.2).

Par ailleurs, la procédure de commande de l'offre se rapporte à deux années d'horaire (2020-2021, 2022-2023, 2024-2025, etc.). Les changements d'horaire importants sont donc ceux des mois de décembre des années impaires.

1.3.3 Financement des infrastructures routières

Les règles de financement des infrastructures routières sont édictées dans la Loi sur les routes (LRou, BLV 725.01).

Les routes cantonales hors traversée de localité sont la propriété du Canton, qui planifie et construit les routes. Les aménagements sur la chaussée sont à charge du Canton. L'article 54 stipule toutefois que « les dépenses relatives aux aménagements annexes en bordure de routes, en dehors des traversées de localités, demandés par les communes, tels que [...] baies d'arrêt de bus [...] sont supportées par les communes ». Mais que « L'Etat prend à sa charge la moitié des frais de construction et d'acquisition des terrains pour les trottoirs, baies d'arrêt de bus et pistes cyclables dont il admet la nécessité. »

Les routes communales et routes cantonales en traversée de localité sont la propriété des communes territoriales. Les projets de réaménagement de routes cantonales en traversée de localité peuvent faire l'objet de subventions à concurrence de 50% au maximum de la dépense pour la chaussée. Les travaux pouvant faire l'objet de subventions sont précisés dans le guide « Routes cantonales en traversée de localité: subventions cantonales pour travaux communaux » édité par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Dans les agglomérations, des projets de réaménagement routiers en faveur des transports publics peuvent faire l'objet de cofinancement fédéral dans le cadre des projets d'agglomération. Actuellement, de nombreux projets routiers sont en cours de planification dans les projets d'agglomération sur le territoire vaudois (PALM, Grand-Genève, AggloY, RiveLac et Chablais).

1.4 Mesure de soutien extraordinaire pour le développement des prestations de transport public régionales routières

Dans le cadre de la première génération du Plan climat vaudois, le Conseil d'Etat a souhaité allouer un montant extraordinaire de CHF 50'000'000.- pour le développement de l'offre de transport public régional par bus, afin de donner une impulsion engageant le report modal. Le principe est d'initier un cercle vertueux : le développement des prestations améliore l'attractivité des transports publics, engendrant une augmentation de la fréquentation qui permettra ensuite de prétendre à une part de financement fédéral plus importante. Plutôt que d'attendre que l'augmentation de la demande ne permette une amélioration de l'offre en regard aux critères de l'OFT, ces mesures d'impulsions visent à ce que l'offre supplémentaire appelle une augmentation de la demande. Le montant a été dimensionné sur la base de mesures de renforcement mises en œuvre progressivement sur une durée de 4 ans (périodes horaires de 2022 à 2025), ciblant les lignes ou axes présentant le plus de potentiel de report modal.

Ainsi, afin d'augmenter les chances de succès pour une amélioration de l'attractivité des transports publics régionaux, l'accent est mis sur les lignes structurantes en lien avec les agglomérations ainsi que les centres régionaux et locaux. Un réseau de bus constitué de lignes d'intérêt cantonal, d'intérêt régional et d'intérêt touristique est défini. Sur ces lignes, il s'agit de renforcer et régulariser les cadences, d'augmenter l'amplitude de desserte par exemple ou encore d'accélérer certaines relations, afin d'accroître l'attractivité de ces lignes de manière sensible.

Les développements concerneront les heures de pointe, mais aussi les heures creuses, les soirées et les week-ends. En effet, dans l'objectif que de plus en plus de ménages abandonnent tout ou partie de leurs véhicules motorisés privés, une offre la plus complète possible doit être proposée, couvrant l'entier de la journée, du lundi au dimanche. Ceci favorisera notamment le report modal pour les « déplacements de loisirs » donc non pendulaires (travail, études) qui représentent actuellement 40% des déplacements des vaudois en distance parcourue. Il est important de préciser que le terme « déplacements de loisirs » est trop souvent compris comme du voyage ou des excursions alors que d'autres flux respectivement motifs de déplacement sont concernés, comme par exemple se rendre à des activités culturelles.

Si le développement du réseau de bus régionaux ces dernières années a été organisé de manière continue, avec des développements progressifs, au fil de l'évolution de l'offre ferroviaire, de l'arrivée de nouveaux générateurs de trafic, ou de l'évolution mesurée de la fréquentation, il est temps de procéder à des mesures conséquentes et plus visibles afin de donner un attrait supplémentaire aux transports publics pour que l'offre corresponde aux attentes, besoins et habitudes multiples des différentes typologies de voyageurs dans les différentes zones géographiques du Canton. En effet, l'expérience montre que le renforcement des lignes, en particulier en approche des agglomérations, génère systématiquement de la demande supplémentaire.

Cette mesure du Plan climat vise à se départir partiellement et temporairement durant une période d'observation des contraintes d'adéquation entre l'offre et la demande dictées par la Confédération et respectées strictement par le Canton de Vaud dans ses planifications, tout en cherchant à optimiser l'usage des deniers publics cantonaux et communaux. Ainsi, il est évident que tout le réseau ne pourra pas bénéficier de cette mesure, ce qui en diluerait les bénéfices. En effet, loin des agglomérations, les sauts d'offre à consentir sont généralement trop importants au vu des potentiels. Les lignes qui bénéficieront de développements significatifs sous l'égide du Plan climat sont les lignes qui desservent le plus de population – habitants et emplois – à l'échelle du Canton et donc qui permettent potentiellement les gains les plus grands en matière de réduction des gaz à effet de serre sur le court terme.

Enfin, une attention particulière sera portée sur les secteurs fortement dotés en emplois. Si le rôle des lignes du trafic régional est de desservir des habitants, les pôles d'emplois constituent également un objectif de desserte. Ainsi, pour autant que leur localisation permette des solutions de desserte efficaces, et pour autant que des mesures soient prises au niveau des entreprises pour encourager l'usage des transports publics, voire restreindre l'usage des transports individuels motorisés par des mesures sur le stationnement principalement, celles-ci étant accompagnées par la mise en œuvre de plans de mobilité, les pôles d'emplois sont également des pistes de report modal potentiel importants.

1.4.1 Renforcement des lignes de bus d'intérêt cantonal

Principe

Par analogie avec le réseau express régional - RER Vaud-, le Canton de Vaud se fixe l'objectif de desservir les axes de bus structurants, d'intérêt cantonal, à une **cadence 30 minutes du lundi au vendredi, voire à environ 15 minutes aux heures de pointe lorsque plusieurs lignes se combinent** sur une même branche. **Pour les week-ends et jours fériés, une cadence horaire** est visée au minimum. Certaines de ces lignes jouent un rôle d'interconnexion entre des axes ferroviaires, complétant le maillage du réseau structurant de transports publics vaudois (ferroviaire et routier).

Pour rappel, pour prétendre à une cadence intégrale (toute la journée) à 60 minutes du lundi au vendredi, soit 18 paires de courses par jour, l'OFT demande que la charge de voyageurs quotidiens en semaine sur le tronçon déterminant se monte à 500 voyageurs au minimum. Une cadence à 30 minutes aux heures de pointe est justifiée dès 1'000 voyageurs par jour (environ 25 paires de courses par jour), tandis que pour une cadence 30 minutes intégrale, avec 35 paires de courses par jour, la cible se monte à 2'000 voyageurs.

Identification des lignes d'intérêt cantonal

Les axes de bus structurants du Canton sont formés des lignes desservant les plus grandes proportions d'habitants et d'emplois, en rabattement sur les principaux nœuds ferroviaires. Les lignes concernées ont été identifiées sur la base du nombre d'habitants et emplois desservis, en considérant un rayon de 500 mètres autour des arrêts de bus existants. L'analyse a également été menée en excluant les habitants ou les emplois situés dans les secteurs desservis par des réseaux urbains de transports publics ou par des trains, partant de l'hypothèse qu'ils bénéficient d'une autre offre, plus performante.

L'analyse du réseau de bus actuel montre une importante disparité dans les bassins desservis. Ainsi, six lignes régionales dans le Canton dénombrent plus de 30'000 habitants et emplois desservis à 500 mètres de leurs arrêts, 12 autres au-delà de 25'000 habitants et emplois, 9 lignes entre 20'000 et 25'000 habitants et emplois.

Au niveau de la fréquentation (statistiques de 2018), seule la ligne 60 Lausanne – Cugy – Bottens – Froideville enregistre plus de 2'000 voyageurs par jour (appelé TJOM : Trafic journalier ouvrable moyen) sur le tronçon déterminant. Pour rappel, une telle fréquentation permet une cadence à 30 minutes toute la journée. La ligne 62 Epalinges – Mézières – Moudon est proche de cette cible avec 1'900 voyageurs par jour. Puis, les lignes 811 Coppet – Nyon – Gland, 111 Aigle – Villeneuve et 820 Nyon – Begnins – St-George enregistrent plus de 1'000 voyageurs en TJOM, ce qui permet d'offrir une cadence à 60 minutes toute la journée, renforcée aux heures de pointe à la cadence à 30 minutes. Puis, les lignes 213 Vevey – Jongny – Monts-de-Corsier – Châtel-St-Denis, 680 Yverdon-les-Bains – Orbe – Arnex/Croy, 720 Allaman – Aubonne – Gimel – St-George (– Le Brassus), 65 Lausanne – Savigny – Forel (Lavaux) – Servion – Mézières et 810 Nyon – Crassier – La Rippe totalisent chacune plus de 750 voyageurs par jour en moyenne, permettant 22 paires de courses selon le tableau d'adéquation offre-demande de l'OFT (présenté à la *figure 3*). Dix autres lignes vaudoises transportent environ 500 voyageurs ou plus par jour, autorisant une cadence d'un bus par heure toute la journée.

Le tableau ci-dessous évoque les 20 lignes de bus les plus fréquentées, selon les TJOM 2018 sur le tronçon déterminant :

Rang	Cadre-horaire	Ligne	TJOM 2018 [voy/j]
1	10.060	Lausanne - Cugy - Bottens - Froideville	2'010
2	10.062	Epalinges - Mézières - Moudon	1'900
3	10.811	Coppet - Nyon - Gland	1'090
4	12.111	Aigle - Villeneuve	1'070
5	10.820	Nyon - Begnins - St-George	1'040
6	10.213	Vevey - Jongny - Monts-de-Corsier - Châtel-St-Denis	950
7	10.680	Yverdon-les-Bains - Orbe - Arnex/Croy	880
8	10.720	Allaman - Aubonne - Gimel - St-George (- Le Brassus)	840
9	10.065	Lausanne - Savigny - Forel - Mézières	770
10	10.810	Nyon - Crassier - La Rippe	750
11	10.813	Crassier - Coppet - Chavannes-des-Bois	730
12	10.815	Nyon - Gingins	730
13	10.075	Lausanne - Savigny - Les Cullayes - Mézières	690
14	10.725	Allaman - Aubonne - Saubraz - Gimel	620
15	10.630	Yverdon-les-Bains - Grandson - Concise - Gorgier-St-Aubin	600
16	10.216	Vevey - Jongny - Attalens - Bossonnens	600
17	10.814	Coppet - Divonne - Gex - Versonnex - Maconnex	570
18	10.730	Morges - Cottens VD - Cossonay-Ville (- Gollion)	550
19	12.144	Aigle - Olon - Villars-sur-Ollon	550
20	10.726	Morges - Lavigny	490

figure 4 : Les 20 lignes vaudoises les plus fréquentées en 2018 – trafic journalier moyen sur les jours ouvrables (TJOM 2018) sur le tronçon déterminant

La charge sur le tronçon déterminant est fortement corrélée à l'offre en place, au bassin de population desservi, mais aussi à d'autres facteurs tels que notamment la politique de mobilité des communes desservies (stationnement, accès aux arrêts), la présence de lieux de formation du cursus post-obligatoire ou encore l'intégration des élèves de l'école obligatoire dans les transports publics.

Finalement, les critères retenus par la DGMR pour la sélection des lignes structurantes d'intérêt cantonal sont les suivants :

- au minimum 10'000 emplois à 500 mètres des arrêts desservis par la ligne (tous arrêts confondus) ;
- et/ou une population d'au moins 4'000 habitants à 500 m des arrêts non compris dans les zones desservies par du trafic urbain, local ou ferroviaire.⁴

Ces éléments doivent parfois être nuancés en fonction de la longueur des lignes ou de la présence sur des mêmes tronçons de plusieurs lignes.

Ainsi, à l'échelle du Canton sont principalement concernées les lignes en rabattement sur les centres urbains et principaux nœuds ferroviaires de Lausanne, Renens, Vevey, Allaman, Nyon et Yverdon-les-Bains. Les autres centres urbains et nœuds ferroviaires ne présentent actuellement pas des lignes avec autant de potentiel (habitants et emplois) pour qu'elles puissent être suffisamment fortes à l'échelle cantonale.

Au total, une douzaine d'axes de rabattement (voir

figure 5, ci-après) ont été retenus, définissant vingt lignes d'intérêt cantonal (voir *figure 6*).

⁴ Les statistiques d'emploi (2017) et de population (décembre 2018) sont issues de GeoStat.



figure 5 : Principaux axes de rabattement identifiés

Mesures

Les prestations ajoutées se situeront tout d'abord en heures creuses, permettant d'accompagner la flexibilisation des horaires de travail et l'offre de possibilités de déplacements en-dehors des horaires habituels. Les amplitudes de desserte sont améliorées pour les lignes présentant des lacunes avec l'ajout de courses plus tôt le matin et plus tard le soir.

L'objectif est de pouvoir offrir, progressivement, une cadence semi-horaire de 6h à minuit du lundi au vendredi. Les offres du week-end sont également étoffées, en termes de cadences et d'amplitudes, en visant une cadence horaire continue. En effet, l'offre du week-end nécessite dans de nombreux cas un rattrapage important car elle n'a pas forcément fait l'objet de l'essentiel des efforts consentis ces dernières années.

Les prestations d'heures de pointe sont également ciblées afin d'augmenter les capacités offertes et atteindre des niveaux d'offre particulièrement attractifs, principalement à l'attention des voyageurs pendulaires. Lorsqu'une cadence à 30 minutes intégrale ne pourra pas être d'emblée mise en place (saut d'offre trop important), des renforts aux heures de pointe élargies (matin, soir et si possible le midi) seront visés.

Ces augmentations de prestations aux heures de pointe peuvent prendre la forme de liaisons accélérées, ne desservant pas nécessairement toutes les communes comprises entre les terminus. Les produits rapides permettent d'offrir des liaisons concurrentielles par rapport au transport individuel motorisé et d'offrir des connexions spécifiques aux nœuds et gares de rabattement.

Tous ces développements sont calibrés à la fois en fonction des moyens à mobiliser (véhicules et chauffeurs supplémentaires) et des opportunités en termes de potentiels de voyageurs. Ils seront l'occasion d'optimiser la production et la productivité des lignes concernées avec deux objectifs sous-jacents : limiter les déplacements à vide de véhicules et offrir les meilleures prestations possibles pour un budget donné.

Pour parvenir à optimiser le réseau, en tenant compte des conditions d'exploitation les plus favorables, la DGMR n'exclut pas de transférer l'exploitation de certaines lignes d'une entreprise de transport à une autre.

Ainsi, l'ensemble des lignes, actuelles et futures, répondant à ces critères est répertorié ci-dessous (voir *figure 6*).

Cadre-horaire	Ligne	Mesures initiées dès la période horaire 2022/2023	Mesures initiées dès la période horaire 2024/2025
10.060	Lausanne - Cugy - Bottens - Froideville	Cadence 30' en soirée semaine et aussi le WE	
10.062	Epalinges - Mézières - Moudon	Renforts en semaine et cadence 30' aussi le WE	
10.063	Epalinges - Moudon (direct)		Accélération liaison Moudon - Croisettes en HP
10.065	Lausanne - Savigny - Forel - Mézières	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE	
10.075	Lausanne - Savigny - Les Cullayes - Mézières	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE	
10.213	Vevey - Jongny - Monts de Corsier - Châtel-St-Denis	Cadence 30' lundi-samedi et 60' dimanche	
10.216	Vevey - Jongny - Attalens - Bossonnens (-Palézieux)	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE	
10.630	Yverdon-les-Bains - Grandson - Concise - Gorgier-St-Aubin**		
10.635	Yverdon-les-Bains - Grandson - Concise - Provence**		
10.670	Yverdon-les-Bains - Echallens		Cadence 60' HC / 30'HP et cadence 60' WE
10.680	Yverdon-les-Bains - Orbe - Arnex/Croy	Cadence 60' HC / 30'HP et cadence 60' WE	
10.681	Arnex - Orbe - Method - Yverdon-les-Bains	Accélération Orbe - Yverdon, renforts HP	
10.720	Allaman - Aubonne - Gimel - St-George (- Le Brassus)		Renforts Allaman - Le Brassus tous les jours
10.721	Rolle - Aubonne - Allaman (- Signal-de-Bougy)		Renforts Rolle - Aubonne et Signal-de-Bougy
10.723	Allaman - Aubonne - Lavigny (-St-Livres)		Renforts liaison Allaman - Aubonne (-Lavigny)
10.725	Allaman - Aubonne - Saubraz - Gimel		Renforts en soirée tous les jours
10.810	Nyon - Crassier - La Rippe		Cadence 30' en semaine
10.811	Coppet - Nyon - Gland		Renforts 15' en HP
10.815	Nyon - Gingins		Cadence 30' en semaine
10.820	Nyon - Begnins - St-George		Renforts HP Nyon - Vich

Compléments de desserte visant à offrir des liaisons plus rapides ou des renforts

Extension de ligne

** Mesure anticipée en 2021 : Cadence 30' sur Yverdon - Concise par combinaison des lignes aussi WE

HP : Heures de pointe

HC : Heures creuses

WE : Week-end (samedis, dimanches, jours fériés)

figure 6 : Lignes de bus d'intérêt cantonal identifiées et compléments d'offre projetés

1.4.2 Dynamisation des lignes de bus d'intérêt régional

Principe

En dehors des principaux axes structurants, une deuxième série de lignes a été identifiée. Même si elles ne possèdent pas le même niveau de potentiel en termes de population desservie ou de structuration du réseau, elles revêtent un intérêt régional fort. Pour ces lignes, les augmentations de prestations et les cadences visées sont davantage ciblées, au cas par cas, en relation avec le potentiel. Elles portent notamment sur des améliorations légères d'amplitude : courses supplémentaires le matin et/ou le soir, en semaine et/ou le week-end; ou encore ponctuellement de cadence.

Identification des lignes d'intérêt régional

Les critères retenus par la DGMR en termes de population desservie pour la sélection des lignes d'intérêt régional sont les suivants :

- les lignes identifiées présentent au minimum un cumul de 5'000 emplois à 500 mètres des arrêts desservis par la ligne ;
- et/ou une population d'au moins 3'000 habitants à 500 m des arrêts hors trafic urbain, local ou ferroviaire.

Parmi ces lignes figurent des lignes à typologie particulière :

- des lignes à vocation « emplois » forte ;
- des lignes transfrontalières ;
- des lignes desservant des pôles de formation de niveau post-obligatoire – actuels ou planifiés ;
- des lignes desservant des établissements médicaux non desservis par les lignes d'intérêt cantonal ;
- des lignes diamétrales, reliant des bassins de vie entre eux.

Ces mesures offriront des améliorations sur l'ensemble du territoire vaudois (Nord-Vaudois, Broye, La Côte, Morges, Gros-de-Vaud, Ouest lausannois, Oron, Chablais).

Au final, trente lignes régionales du Canton répondant à cette catégorie de lignes d'intérêt régionale (voir

figure 7, ci-après) ont été retenues.

Mesures

Le principe est de viser un niveau de desserte suffisant pour permettre une bascule vers l'usage des transports publics. Une cadence horaire quasi-continue toute la journée nécessite entre 16 et 18 paires de courses par jour pour un jour de semaine. Avec une vingtaine de paires de courses par jour il est possible d'offrir une cadence horaire continue de 6h à 22h avec quelques renforts à la demi-heure le matin et le soir par exemple.

Pour les samedis et dimanches, l'offre minimale est fixée autour d'une dizaine de paires de courses par jour, permettant une cadence horaire aux moments-clés de la journée.

L'offre doit être adaptée à chaque situation, en fonction des particularités des pôles d'emploi, des éventuels problèmes de capacité à gérer, des contraintes de connexions aux gares, des coordinations nécessaires avec les besoins scolaires, de l'offre actuellement en place et de la fréquentation observée, etc. Ainsi, les profils d'horaire obtenus à terme pour cette catégorie de lignes sont très diversifiés, mais visent un objectif commun à savoir mettre en place l'offre la plus adaptée aux contraintes locales et aux potentiels estimés.

L'ensemble des lignes, actuelles et nouvelles, répondant à ces critères est répertorié ci-dessous (voir figure 7). L'offre cible visée à la fin de la période horaire 2024-2025 est mentionnée pour mettre en évidence l'amélioration prévues :

Cadre-horaire	Ligne	Offre 2020				Offre Cible 2025		
		LV	S	DF	TJOM 2018 [voy/j]	LV	S	DF
10.054	Renens - Cheseaux-sur-Lausanne - Le Mont-sur-Lausanne	13	7	0	320	30	24	12
10.058	Cossonay-Penthalaz - Vufflens-la-Ville - Bussigny					24	11	11
10.061	Echallens - Le Mont-sur-Lausanne					15	15	12
10.385	Servion - Oron-la-Ville - Palézieux - La Rogivue	17	5	5	330	18	10	10
10.410	Cossonay-Penthalaz - Cheseaux	18	7	7	360	23	12	12
10.414	Echallens - Bettens - Cossonay-Penthalaz	13	7	7	190	19	12	12
10.425	Echallens - Bettens - Cheseaux	13	7	7	260	16	14	14
10.435	Thierrens - Epalinges	12	7	7	290	18	10	10
10.613	Yverdon-les-Bains - Vallorbe - Le Day	13	6	6	300	17	12	12
10.620	Yverdon-les-Bains - Grandson - Grandevent - Vuiteboeuf	9	6	6	170	14	10	10
10.625	Yverdon-les-Bains - Mauborget (- Couvet)	11	7	7	210	14	10	10
10.660	Yverdon-les-Bains - Thierrens - Moudon	13	7	7	200	16	10	10
10.665	Yverdon-les-Bains - Ursins - Bercher	13	6	6	210	16	9	9
10.675	Yverdon-les-Bains - Suchy - Chavornay	11	6	6	140	14	9	9
10.685	Orbe - Ballaigues - Vallorbe (ev. - Le Day)	15	0	0	330	18	10	10
10.722	Etoy - Lavigny - Aubonne - St-Livres	23	8	8	470	25	12	12
10.724	Morges - St-Prex - Etoy - Allaman	17	12	0	380	24	19	10
10.726	Morges - Lavigny	18	11	7	490	23	12	12
10.730	Morges - Cottens VD - Cossonay-Ville (- Gollion)	20	7	7	550	24	12	12
10.735	Morges - Aclens - Cossonay-Ville (-La Sarraz) / Bussigny	20	7	7	430	22	8	8
10.765	Eclépens - La Sarraz - St-Loup	16	0	0	200	28	12	12
10.813	Crassier - Coppet - Chavannes-des-Bois	23	17	6	730	23	18	13
10.814	Coppet - Divonne - Gex - Versonnex - Maconnex	23	16	11	570	33	18	15
10.818	Nyon - Eysins - Crassier - Divonne-les-Bains - Gex	6	0	0	40	12	0	0
10.830	Gland - Begnins - Burtigny - Bassins	19	5	5	360	27	5	5
10.840	Rolle - Gimel	17	6	6	420	20	11	11
12.120	Monthey - Vouvry - Villeneuve	18	18	18	480	26	24	24
12.150	Monthey - Bex					9	9	9
20.535	Avenches - Salavaux - Cudrefin - Ins	12	9	9	240	16	13	13
20.560	Payerne - Grandcour - Chevroux	10	6	6	260	14	10	10

Compléments de desserte visant à offrir des liaisons plus rapides ou des renforts

Extension de ligne

TJOM 2018 : Nombre de voyageurs moyen sur le tronçon déterminant (jours ouvrables, 2 sens confondus)

LV Lundi au vendredi

S Samedis

DF Dimanches et fêtes

figure 7: Lignes de bus d'intérêt régional identifiées et compléments d'offres projetés

1.4.3 Développement des lignes de bus d'intérêt touristique

Un dernier axe de développement cible les lignes desservant des sites touristiques d'intérêt cantonal. Ces développements ciblent les lignes suivantes (voir figure 8) :

Cadre-horaire	Ligne	Site touristique desservi	Horizon	Mesures
10.683	(Orbe -) Croy-Romainmôtier - Vaulion	Abbatiale de Romainmôtier	12.2021	Prolongement vers Orbe, courses le WE
12.153	Bex - Fenalet-sur-Bex	Mines de Sel de Bex	12.2023	Dessertes supplémentaires des Mines de Sel
12.175	Leysin - Le Sépey - Les Mosses - Château-d'Oex	Alpes vaudoises, l'Etivaz	12.2023	Renforts HC toute la semaine
12.180	Schönried - Gstaad - Col-du-Pillon - Les Diablerets	Alpes vaudoises Glacier 3000	12.2023	Renforts HC tous les jours, courses en soirée
12.192	St-Maurice - Lavey-les-Bains	Bains de Lavey	12.2023	Renforts HC tous les jours, courses en soirée
10.075	Lausanne - Savigny - Les Cullayes - Mézières	Zoo de Servion	12.2021	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE
10.385	Servion - Oron-la-Ville - Palézieux - La Rogivue	Zoo de Servion	12.2023	Renforts cadence 60' semaine et 60' WE
10.625	Yverdon-les-Bains - Mauborget (- Couvet)	Mauborget, point de départ d'activités de loisirs	12.2023	Renforts de l'offre HC la semaine et le WE
10.720	Allaman - Aubonne - Gimel - St-George (- Le Brassus)	Marchairuz (Parc Jura Vaudois), mobilité douce	12.2021	Renforts HC toute la semaine
10.721	Rolle - Aubonne - Allaman (- Signal-de-Bougy)	Signal-de-Bougy	12.2021	Renforts HC toute la semaine
20.535	Avenches - Salavaux - Cudrefin - Ins	Liaisons lacustres LNM à Cudrefin	12.2023	Cadence 60' toute la semaine.
20.560	Payeme - Grandcour - Chevroux	Liaisons lacustres LNM à Chevroux	12.2023	Renforts en heures creuses, le soir et le WE

WE Le week-end (samedis, dimanches et jours fériés)

LNM Compagnie de navigation des Lacs de Neuchâtel et Morat

HP Heures de pointe

HC Heures creuses

La ligne 175 a repris les lignes 171 Leysin - Le Sépey, 173 Le Sépey - Les Mosses et 174 Les Mosses - Château-d'Oex dès décembre 2020

figure 8 : Lignes de bus d'intérêt touristique et compléments d'offres projetés

Les cinq lignes renforcées, au sens de l'intérêt touristique cantonal sont mentionnées dans le tableau ci-dessus. D'autres lignes (en grisé et italique), qui sont déjà renforcées parce qu'identifiées comme ligne d'intérêt cantonal ou régional (voir chapitres 1.4.1 ou 1.4.2), amélioreront par opportunité la desserte touristique, d'une manière plus générale.

1.4.4 Réseau complémentaire des bus régionaux

Le réseau vaudois 2020 se compose de 111 lignes de bus régionales. En décembre 2020, les lignes 171 Leysin - Le Sépey, 173 Le Sépey - Les Mosses et 174 Les Mosses - Château-d'Oex ont été regroupées sous une seule ligne (n°175). Par ailleurs, des compléments de desserte visant à offrir des liaisons plus rapides ou des renforts sont prévus pour les lignes d'intérêt cantonal suivantes : 63 Epalinges – Moudon (direct), 681 Arnex – Orbe – Mathod – Yverdon-les-Bains et 723 Allaman – Aubonne – Lavigny (-St-Livres); ainsi que pour les lignes d'intérêt régional suivantes : 58 Cossonay-Penthalaz – Vuflens-la-Ville – Bussigny, 61 Echallens – Le Mont-sur-Lausanne et 150 Monthey – Bex. Ainsi le réseau 2025 se composera, au final, de 115 lignes de bus régionales.

Comme évoqué précédemment, 20 lignes d'intérêt cantonal ont été identifiées (voir chapitre 1.4.1), 30 lignes d'intérêt régional (voir chapitre 1.4.2) ainsi que 5 d'intérêt touristique (voir chapitre 1.4.3). Les 60 lignes restantes sont attribuées au réseau complémentaire des bus régionaux. Le service actuel sera maintenu sur ces lignes et l'évolution de leur fréquentation suivie. Selon l'évolution, la DGMR se réserve le droit d'adapter l'offre à la demande en respect de l'adéquation offre-demande de l'OFT (voir *figure 3*).

La classification des lignes de bus (d'intérêt cantonal, régional, touristique ou du réseau complémentaire), telle que présentée dans le présent exposé des motifs sera réévaluée par la DGMR régulièrement.

1.4.5 Mesures d'améliorations techniques pour favoriser la progression des bus régionaux

En soutien au développement de l'offre par l'augmentation des prestations, l'attractivité des transports publics peut être davantage améliorée par des mesures en faveur de la progression des bus régionaux.

En particulier, l'enjeu d'amélioration de la progression des bus est fort pour les lignes de bus structurantes en lien avec les agglomérations et les centres régionaux et locaux. La réalisation d'aménagements ou de mesures de régulation visant à fluidifier la circulation des lignes est recherchée. Des dispositifs embarqués permettant des priorisations aux carrefours régulés par des feux, en particulier pour l'accessibilité dans les entrées et traversées de ville, pourront être acquis par les entreprises. En effet, ces mesures permettront de stabiliser les horaires, de fiabiliser les correspondances avec d'autres transports publics et de garantir une vitesse commerciale suffisante. Tout ceci afin de gagner en efficacité et en attractivité, voire même d'offrir davantage de prestations pour un même coût.

Dans les cinq projets d'agglomération agissant sur le territoire vaudois (PALM, Grand-Genève, AggloY, RiveLac et Chablais), de nombreux projets de réaménagements routiers sont en cours de planification. La DGMR suit la plupart de ces projets afin de s'assurer de leur qualité pour tous les modes de transport. Ces projets de réaménagement sont ou seront financés par le Fonds d'infrastructure (programme FORTA) dans le cadre des projets d'agglomération.

Par ailleurs, pour dynamiser les études et la réalisation des interfaces de transport, le Conseil d'Etat s'est doté d'une stratégie des interfaces de transport. En 2019, le Grand Conseil a accordé au Conseil d'Etat un crédit-cadre⁵ de CHF 20'500'000.- pour soutenir financièrement et techniquement de nombreux projets sur tout le territoire vaudois. Le Canton va ainsi apporter un soutien financier aux porteurs de ces projets (Communes, entreprises de transport et associations régionales). Cet appui prendra la forme d'un subventionnement jusqu'à hauteur de 50% des coûts de réalisation des interfaces de portée régionale ou cantonale.

Ainsi, les projets faisant déjà l'objet d'une subvention cantonale, notamment dans le cadre des projets d'agglomération ou au titre de la stratégie des interfaces de transport, ne pourront pas prétendre à une subvention dans le cadre du présent décret (pas de double subvention).

1.4.6 Mise en œuvre

Le présent EMPD permettra le financement de prestations nouvelles pendant quatre années d'horaire, à compter du changement d'horaire de décembre 2021 (périodes horaires 2022-2023 et 2024-2025). Ces offres seront mises en œuvre progressivement en décembre 2021 (horaire 2022), en décembre 2022 (horaire 2023), en décembre 2023 (horaire 2024), puis en décembre 2024 (horaire 2025). Certaines mesures ont été anticipées lors du changement d'horaire de décembre 2020, développées en fonction des logiques énoncées ci-avant mais financées par le budget de fonctionnement de la DGMR.

L'échelonnement planifié permettra aux entreprises de transport de s'organiser pour mettre en œuvre et assumer ces prestations supplémentaires dans de bonnes conditions : notamment anticiper l'acquisition de nouveaux véhicules ainsi qu'embaucher et former le personnel de conduite nécessaire.

⁵ https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/gc/fichiers_pdf/2017-2022/123_TexteCE.PDF

Ce budget extraordinaire permettra de se soustraire partiellement et temporairement durant la période d'observation de 4 ans aux critères contraignants de l'OFT en termes d'adéquation entre l'offre et la demande. En effet, cela est nécessaire pour déclencher un cercle vertueux où ce n'est pas d'abord la demande qui permet de l'offre supplémentaire, mais une offre supplémentaire qui anticipe la demande à venir et l'attire. En revanche, un taux de couverture minimal (10% ou 20%, comme expliqué au chapitre 1.3.2) des charges par les recettes pour chaque ligne restera exigé pour ne pas perdre l'entier du cofinancement fédéral.

A ce stade, il est pris pour hypothèse que les développements projetés ne bénéficieront pas du cofinancement fédéral lors de leur mise en place, soit du fait d'un taux de couverture marginal des charges par les recettes inférieur à 10%, soit en raison de la quote-part cantonale dépassée.

Il est supposé que l'évolution positive de la fréquentation et des recettes d'année en année devrait permettre d'atteindre les seuils nécessaires à l'obtention du cofinancement fédéral après deux années complètes d'exploitation, soit dès 2024 pour les prestations mises en service en 2022 respectivement dès 2026 pour les prestations mises en place en 2024. La DGMR adaptera ses commandes de prestations en termes de volumes et de temporalités en fonction de l'obtention de ces cofinancements.

Egalement, les calculs de coûts réalisés dans le cadre de cette planification sont basés sur un coût kilométrique constant quel que soit le type de développement d'offre et des hypothèses de niveau de recettes unifiées. Dans la réalité, les coûts d'exploitation varient d'un exploitant à l'autre, d'une ligne à l'autre, d'un développement à l'autre en fonction de la nécessité d'engager des véhicules déterminants supplémentaires ou au contraire dans la mesure où les roulements et engagements de chauffeurs actuels pourraient être optimisés.

Par ailleurs, le taux kilométrique considéré a été majoré de manière à permettre qu'une partie de la nouvelle flotte qui sera engagée pour ces développements présente des motorisations alternatives (par exemple des autobus hybrides), meilleures en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Ces hypothèses ont permis de dimensionner le présent EMPD, mais seules les offres contraignantes des entreprises de transport feront foi pour rendre plausibles les développements ambitionnés.

L'Etat se réserve donc le droit d'adapter ces planifications en fonction des différents aléas suivants :

- Aléas financiers : coûts calculés par les entreprises de transport, recettes planifiées par les entreprises de transport, participation fédérale ;
- Aléas de mise en œuvre : infrastructures routières à adapter, discussions avec les communes afin d'accéder dans la mesure du possible à leurs demandes de desserte, calage des horaires avec les besoins des établissements scolaires ou en raison de modification des horaires ferroviaires en correspondance, délai d'acquisition de nouveaux véhicules, application de la Loi sur la durée du travail (LDT), etc...

Pour rappel, l'ensemble de cette mesure stratégique vise une augmentation à hauteur de 30% de la part modale des transports publics en distances parcourues en 2030 et un usage accru des transports publics dans le cadre de déplacements occasionnels ou de loisirs, notamment en soirée ou durant les week-ends. C'est un changement profond des comportements qui est absolument nécessaire pour atteindre la neutralité carbone.

L'ensemble des développements identifiés dans le cadre de cette mesure d'impulsion, qui a pour objectif d'augmenter massivement l'offre de transport public régional, totalise un montant brut de CHF 71'430'000.- qui seront investis dans les lignes de transports publics régionales routières, dont CHF 50'000'000.- seront à la charge nette de l'Etat de Vaud et CHF 21'400'000.- seront refacturés aux communes bénéficiant de ces prestations, selon la logique de répartition par bassins de transport au prorata de la population et de la qualité de desserte des communes, ceci en application de la LMTP (voir chapitre 1.3.2).

Ainsi, le présent EMPD permettra d'améliorer l'offre de transport sur 55 lignes de bus vaudoises (sur les 115 existantes), dans le but d'encourager un report modal vers les transports publics. Une vue d'ensemble détaillant l'ensemble des mesures est présentée à la *figure 9* (ci-après) avec les montants nets prévus pour la période 2021-2025 à charge de l'Etat. Le même tableau avec les montants bruts, incluant la part des communes selon la LMTP est représenté ensuite, à la *figure 10*.

					Part nette de l'Etat [KCHF]				
Cadre-horaire	Ligne	Mesures initiées dès la période horaire 2022/2023	Mesures initiées dès la période horaire 2024/2025	km suppl.	2022	2023	2024	2025	
Bassin 1 Nord Vaudois - Vallée de Joux									
10.613	Yverdon-les-Bains - Vallorbe - Le Day	Ajout de courses en semaine		115'000	720	700	360	350	
10.620	Yverdon-les-Bains - Grandson - Grandevent - Vuiteboeuf		Renforts de l'offre HC la semaine et le WE	105'000	0	0	650	640	
10.625	Yverdon-les-Bains - Mauborget (- Couvet)		Renforts de l'offre HC la semaine et le WE	49'000	0	0	300	290	
10.630	Yverdon-les-Bains - Grandson - Concise - Gorgier-St-Aubin*	*		50'000	0	0	0	0	
10.635	Yverdon-les-Bains - Grandson - Concise - Provence*	*		74'000	0	0	0	0	
10.660	Yverdon-les-Bains - Thierrens - Moudon			68'000	0	0	420	410	
10.665	Yverdon-les-Bains - Ursins - Bercher		Renforts de l'offre HC la semaine et le WE	36'000	0	0	220	210	
10.670	Yverdon-les-Bains - Echallens		Cadence 60' HC / 30'HP et cadence 60' WE	70'000	0	0	440	420	
10.675	Yverdon-les-Bains - Suchy - Chavornay		Renforts de l'offre en HC la semaine et le WE	33'000	0	0	210	200	
10.680	Yverdon-les-Bains - Orbe - Amex/Croy	Cadence 60' HC / 30'HP et cadence 60' WE		42'000	250	250	130	130	
10.681	Amex - Orbe - Mathod - Yverdon-les-Bains	Accélération Orbe - Yverdon, renforts HP		78'000	490	470	240	230	
10.683	(Orbe -) Croy-Romainmôtier - Vaulion	Prolongement vers Orbe, courses le WE		61'000	370	370	180	180	
10.685	Orbe - Ballaigues - Vallorbe (ev. - Le Day)	Renforts HP en semaine et cadence 60' WE		74'000	460	450	230	230	
* Mesure anticipée en 2021 : Cadence 30' sur Yverdon - Concise par combinaison des lignes aussi WE					2'290	2'240	3'380	3'290	
Bassin 2 Broye									
20.535	Avenches - Salavaux - Cudrefin - Ins		Cadence 60' toute la semaine	73'000	0	0	350	350	
20.560	Payenne - Grandcour - Chevroux		Renforts en heures creuses, le soir et le WE	40'000	0	0	250	240	
					0	0	600	590	
Bassin 3 Nyon - Rolle - Aubonne									
10.810	Nyon - Crassier - La Rippe		Cadence 30' en semaine	50'000	0	0	260	250	
10.811	Coppet - Nyon - Gland		Renforts 15' en HP	90'000	0	0	400	390	
10.813	Crassier - Coppet - Chavannes-des-Bois**	**		3'000	0	0	0	0	
10.814	Coppet - Divonne - Gex - Versonnex - Maconnex		Cadence 30' HP élargie, cadence 60' le WE	31'000	0	0	190	180	
10.815	Nyon - Gingins		Cadence 30' en semaine	52'000	0	0	260	250	
10.818	Nyon - Eysins - Crassier - Divonne-les-Bains - Gex		Renfort en semaine	21'000	0	0	130	130	
10.820	Nyon - Begnins - St-George		Renforts HP Nyon - Vich	101'000	0	0	200	190	
10.830	Gland - Begnins - Burtigny - Bassins		Renforts HP Gland - Vich en semaine	9'000	0	0	40	40	
** Mesure anticipée en 2021 : Cadence 60' aussi le dimanche					0	0	1'480	1'430	
Bassin 4 Morges - Cossonay									
10.720	Allaman - Aubonne - Gimel - St-George (- Le Brassus)		Renforts Allaman - Le Brassus tous les jours	60'000	0	0	370	360	
10.721	Rolle - Aubonne - Allaman (- Signal-de-Bougny)		Renforts Rolle - Aubonne et Signal-de-Bougny	43'000	0	0	260	250	
10.722	Etoy - Lavigny - Aubonne - St-Livres		Cadence 30' HP élargie, cadence 60' le WE	66'000	0	0	280	280	
10.723	Allaman - Aubonne - Lavigny (- St-Livres)		Renforts liaison Allaman - Aubonne (- Lavigny)	47'000	0	0	290	280	
10.724	Morges - St-Prex - Etoy - Allaman	Renfort HP en semaine et le samedi	Renforts en soirée et offre le dimanche	66'000	230	220	300	290	
10.725	Allaman - Aubonne - Saubraz - Gimel		Renforts en soirée tous les jours	93'000	0	0	110	110	
10.726	Morges - Lavigny		Courses supplémentaires soirée et le WE	31'000	0	0	110	110	
10.730	Morges - Cottens VD - Cossonay-Ville (- Gollion)		Courses supplémentaires HP, soirée, WE	78'000	0	0	290	280	
10.735	Morges - Adens - Cossonay-Ville (-La Sarraz) / Bussigny		Courses suppl. HP, soir, WE / Prol. La Sarraz***	111'000	0	0	190	570	
10.765	Eclépens - La Sarraz - St-Loup		Renforts semaine et desserte WE***	80'000	0	0	160	390	
10.840	Rolle - Gimel		Renforts 30' HP semaine et renforts 60' WE	28'000	0	0	170	160	
*** Dès août 2024 : A l'ouverture de l'ESSC					230	220	2'530	3'080	
Bassin 5 Lausanne - Echallens - Oron									
10.054	Renens - Cheseaux-sur-Lausanne - Le Mont-sur-Lausanne	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE		176'000	1'110	1'080	560	540	
10.058	Cossonay-Penthaz - Vufflens-la-Ville - Bussigny	Cadence 60' renforts HP semaine, 120' WE	Renforts de l'offre en journée (lu-di)	205'000	1'050	1'020	760	740	
10.060	Lausanne - Cugy - Bottens - Froideville	Cadence 30' en soirée semaine et aussi le WE		48'000	300	290	150	140	
10.061	Echallens - Le Mont-sur-Lausanne	Liaison Echallens - Grand-Mont (gymnase)		159'000	1'000	970	500	490	
10.062	Epalinges - Mézières - Moudon	Renforts en semaine et cadence 30' aussi le WE		134'000	840	820	420	410	
10.063	Epalinges - Moudon (direct)		Accélération liaison Moudon - Croisettes en HP	98'000	0	0	610	600	
10.065	Lausanne - Savigny - Forel - Mézières	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE		62'000	390	380	190	180	
10.075	Lausanne - Savigny - Les Cullayes - Mézières	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE		112'000	700	680	350	350	
10.385	Servion - Oron-la-Ville - Palézieux - La Rogivue		Renforts cadence 60' semaine et 60' WE	30'000	0	0	180	180	
10.410	Cossonay-Penthaz - Cheseaux		Renforts supplémentaires le WE (cadence 60')	43'000	0	0	110	110	
10.414	Echallens - Bettens - Cossonay-Penthaz		Renforts suppl. semaine (30' HP) et le WE (60')	49'000	0	0	180	180	
10.425	Echallens - Bettens - Cheseaux		Renforts supplémentaires le WE (cadence 60')	45'000	0	0	150	140	
10.435	Thierrens - Epalinges		Renforts 60' (30'HP) semaine, compléments WE	90'000	0	0	330	320	
					5'390	5'240	4'490	4'380	
Bassin 6 Riviera - Pays d'Enhaut									
10.213	Vevey - Jongny - Monts-de-Corsier - Châtel-St-Denis	Cadence 30' lundi-samedi et 60' dimanche		121'000	660	650	330	320	
10.216	Vevey - Jongny - Attalens - Bossonnens (-Palézieux)	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE		101'000	390	390	200	190	
					1'050	1'040	530	510	
Bassin 7 Chablais									
12.120	Monthey - Vouvry - Villeneuve	Cadence 30' HP semaine		114'000	340	330	170	160	
12.150	Monthey - Bex	Nouvelle ligne Monthey - Bex		46'000	130	130	70	70	
12.153	Bex - Fenalet-sur-Bex		Dessertes supplémentaires des Mines de Sel	11'000	0	0	70	70	
12.175	Leysin - Le Sépey - Les Mosses - Château-d'Oex		Renforts en heures creuses toute la semaine	58'000	0	0	360	350	
12.180	Schönned - Gstaad - Col-du-Pillon - Les Diablerets		Renforts en heures creuses toute la semaine	14'000	0	0	80	80	
12.192	St-Maurice - Lavey-les-Bains		Renforts en heures creuses toute la semaine	15'000	0	0	90	90	
					470	460	840	820	
Kilométrage supplémentaire total				3'570'000					
					2021	2022	2023	2024	2025
Mesures infrastructurelles légères ou améliorations techniques pour accompagner les développements d'offre (assurant une bonne progression des bus)					350	525	525	525	525
					Récapitulatif				
					2021	2022	2023	2024	2025
Compléments de desserte visant à offrir des liaisons plus rapides ou des renforts					9'430	9'200	13'850	14'100	
Extension de ligne					350	525	525	525	525
La ligne 175 reprend les lignes 171 Leysin - Le Sépey, 173 Le Sépey - Les Mosses et 174 Les Mosses - Château-d'Oex dès le 13.12.2020					5	195	195	285	290
HP	Heures de pointe				350	10'155	9'915	14'665	14'915
HC	Heures creuses								
WE	Le week-end (samedis, dimanches et jours fériés)				50'000				

figure 9 : Vue d'ensemble des différentes mesures de développement de l'offre (part nette Etat de Vaud)

Cadre-horaire	Ligne	Mesures initiées dès la période horaire 2022/2023	Mesures initiées dès la période horaire 2024/2025	km suppl.	Part brute [kCHF]				
					2022	2023	2024	2025	
Bassin 1 Nord Vaudois - Vallée de Joux									
10.613	Yverdon-les-Bains - Vallorbe - Le Day	Ajout de courses en semaine		115'000	1'030	1'000	510	500	
10.620	Yverdon-les-Bains - Grandson - Grandevent - Vuiteboeuf		Renforts de l'offre HC la semaine et le WE	105'000	0	0	920	910	
10.625	Yverdon-les-Bains - Mauborget (- Couvet)		Renforts de l'offre HC la semaine et le WE	49'000	0	0	420	410	
10.630	Yverdon-les-Bains - Grandson - Concise - Gorgier-St-Aubin*	*		50'000	0	0	0	0	
10.635	Yverdon-les-Bains - Grandson - Concise - Provence*	*		74'000	0	0	0	0	
10.660	Yverdon-les-Bains - Thierrens - Moudon			68'000	0	0	600	590	
10.665	Yverdon-les-Bains - Ursins - Bercher		Renforts de l'offre HC la semaine et le WE	36'000	0	0	310	300	
10.670	Yverdon-les-Bains - Echallens		Cadence 60' HC / 30'HP et cadence 60' WE	70'000	0	0	630	600	
10.675	Yverdon-les-Bains - Suchy - Chavornay		Renforts de l'offre en HC la semaine et le WE	33'000	0	0	300	290	
10.680	Yverdon-les-Bains - Orbe - Amex/Croy	Cadence 60' HC / 30'HP et cadence 60' WE		42'000	360	360	190	190	
10.681	Amex - Orbe - Mathod - Yverdon-les-Bains	Accélération Orbe - Yverdon, renforts HP		78'000	700	670	340	330	
10.683	(Orbe -) Croy-Romainmôtier - Vaulion	Prolongement vers Orbe, courses le WE		61'000	530	530	260	260	
10.685	Orbe - Ballaigues - Vallorbe (ev. - Le Day)	Renforts HP en semaine et cadence 60' WE		74'000	660	640	330	330	
* Mesure anticipée en 2021 : Cadence 30' sur Yverdon - Concise par combinaison des lignes aussi WE					3'280	3'200	4'810	4'710	
Bassin 2 Broye									
20.535	Avenches - Salavaux - Cudrefin - Ins		Cadence 60' toute la semaine	73'000	0	0	500	500	
20.560	Payenne - Grandcour - Chevroux		Renforts en heures creuses, le soir et le WE	40'000	0	0	360	340	
					0	0	860	840	
Bassin 3 Nyon - Rolle - Aubonne									
10.810	Nyon - Crassier - La Rippe		Cadence 30' en semaine	50'000	0	0	370	360	
10.811	Coppet - Nyon - Gland		Renforts 15' en HP	90'000	0	0	570	560	
10.813	Crassier - Coppet - Chavannes-des-Bois**	**		3'000	0	0	0	0	
10.814	Coppet - Divonne - Gex - Versonnex - Maconnex		Cadence 30' HP élargie, cadence 60' le WE	31'000	0	0	270	260	
10.815	Nyon - Gingins		Cadence 30' en semaine	52'000	0	0	370	350	
10.818	Nyon - Eysins - Crassier - Divonne-les-Bains - Gex		Renfort en semaine	21'000	0	0	190	180	
10.820	Nyon - Begnins - St-George		Renforts HP Nyon - Vich	101'000	0	0	290	270	
10.830	Gland - Begnins - Burtigny - Bassins		Renforts HP Gland - Vich en semaine	9'000	0	0	60	60	
** Mesure anticipée en 2021 : Cadence 60' aussi le dimanche					0	0	2'120	2'040	
Bassin 4 Morges - Cossonay									
10.720	Allaman - Aubonne - Gimel - St-George (- Le Brassus)		Renforts Allaman - Le Brassus tous les jours	60'000	0	0	530	510	
10.721	Rolle - Aubonne - Allaman (- Signal-de-Bougny)		Renforts Rolle - Aubonne et Signal-de-Bougny	43'000	0	0	370	360	
10.722	Etoy - Lavigny - Aubonne - St-Livres		Cadence 30' HP élargie, cadence 60' le WE	66'000	0	0	400	400	
10.723	Allaman - Aubonne - Lavigny (- St-Livres)		Renforts liaison Allaman - Aubonne (- Lavigny)	47'000	0	0	410	400	
10.724	Morges - St-Prex - Etoy - Allaman	Renfort HP en semaine et le samedi	Renforts en soirée et offre le dimanche	66'000	330	310	430	410	
10.725	Allaman - Aubonne - Saubraz - Gimel		Renforts en soirée tous les jours	93'000	0	0	160	160	
10.726	Morges - Lavigny		Courses supplémentaires soirée et le WE	31'000	0	0	160	160	
10.730	Morges - Cottens VD - Cossonay-Ville (- Gollion)		Courses supplémentaires HP, soirée, WE	78'000	0	0	410	400	
10.735	Morges - Adens - Cossonay-Ville (-La Sarraz) / Bussigny		Courses suppl. HP, soir, WE / Prol. La Sarraz***	111'000	0	0	270	810	
10.765	Éclépens - La Sarraz - St-Loup		Renforts semaine et desserte WE***	80'000	0	0	230	550	
10.840	Rolle - Gimel		Renforts 30' HP semaine et renforts 60' WE	28'000	0	0	240	230	
*** Dès août 2024 : A l'ouverture de l'ESSC					330	310	3'610	4'390	
Bassin 5 Lausanne - Echallens - Oron									
10.054	Renens - Cheseaux-sur-Lausanne - Le Mont-sur-Lausanne	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE		176'000	1'590	1'540	800	770	
10.058	Cossonay-Penthaz - Vufflens-la-Ville - Bussigny	Cadence 60' renforts HP semaine, 120' WE	Renforts de l'offre en journée (lu-di)	205'000	1'500	1'460	1'080	1'050	
10.060	Lausanne - Cugy - Bottens - Froideville	Cadence 30' en soirée semaine et aussi le WE		48'000	430	410	210	200	
10.061	Echallens - Le Mont-sur-Lausanne	Liaison Echallens - Grand-Mont (gymnase)		159'000	1'430	1'390	710	700	
10.062	Epalinges - Mézières - Moudon	Renforts en semaine et cadence 30' aussi le WE		134'000	1'200	1'170	600	590	
10.063	Epalinges - Moudon (direct)		Accélération liaison Moudon - Croisettes en HP	98'000	0	0	870	850	
10.065	Lausanne - Savigny - Forel - Mézières	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE		62'000	560	540	270	260	
10.075	Lausanne - Savigny - Les Cullayes - Mézières	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE		112'000	1'000	970	500	500	
10.385	Servion - Oron-la-Ville - Palézieux - La Rogivue		Renforts cadence 60' semaine et 60' WE	30'000	0	0	260	260	
10.410	Cossonay-Penthaz - Cheseaux		Renforts supplémentaires le WE (cadence 60')	43'000	0	0	160	160	
10.414	Echallens - Bettens - Cossonay-Penthaz		Renforts suppl. semaine (30' HP) et le WE (60')	49'000	0	0	260	260	
10.425	Echallens - Bettens - Cheseaux		Renforts supplémentaires le WE (cadence 60')	45'000	0	0	210	200	
10.435	Thierrens - Epalinges		Renforts 60' (30'HP) semaine, compléments WE	90'000	0	0	470	460	
					7'710	7'480	6'400	6'260	
Bassin 6 Riviera - Pays d'Enhaut									
10.213	Vevey - Jongny - Monts-de-Corsier - Châtel-St-Denis	Cadence 30' lundi-samedi et 60' dimanche		121'000	940	930	470	460	
10.216	Vevey - Jongny - Attalens - Bossonnens (-Palézieux)	Cadence 60' HC / 30' HP en semaine et 60' WE		101'000	560	560	290	270	
					1'500	1'490	760	730	
Bassin 7 Chablais									
12.120	Monthey - Vouvry - Villeneuve	Cadence 30' HP semaine		114'000	490	470	240	230	
12.150	Monthey - Bex	Nouvelle ligne Monthey - Bex		46'000	190	190	100	100	
12.153	Bex - Fenalet-sur-Bex		Dessertes supplémentaires des Mines de Sel	11'000	0	0	100	100	
12.175	Leysin - Le Sépey - Les Mosses - Château-d'Oex		Renforts en heures creuses toute la semaine	58'000	0	0	510	500	
12.180	Schönned - Gstaad - Col-du-Pillon - Les Diablerets		Renforts en heures creuses toute la semaine	14'000	0	0	110	110	
12.192	St-Maurice - Lavey-les-Bains		Renforts en heures creuses toute la semaine	15'000	0	0	130	130	
					680	660	1'190	1'170	
Kilométrage supplémentaire total				3'570'000					
					2021	2022	2023	2024	2025
Mesures infrastructurelles légères ou améliorations techniques pour accompagner les développements d'offre (assurant une bonne progression des bus)					500	750	750	750	750
					Récapitulatif				
					2021	2022	2023	2024	2025
Compléments de desserte visant à offrir des liaisons plus rapides ou des renforts					13'500	13'140	19'750	20'140	20'140
Extension de ligne					500	750	750	750	750
La ligne 175 reprend les lignes 171 Leysin - Le Sépey, 173 Le Sépey - Les Mosses et 174 Les Mosses - Château-d'Oex dès le 13.12.2020					10	280	280	410	420
HP Heures de pointe					510	14'530	14'170	20'910	21'310
HC Heures creuses					71'430				
WE Le week-end (samedis, dimanches et jours fériés)									

figure 10 : Vue d'ensemble des différentes mesures de développement de l'offre (part totale)

La carte ci-après présente la typologie des lignes de bus régionales à horizon 2025, servant de base aux intentions de développement du réseau de bus régional vaudois.

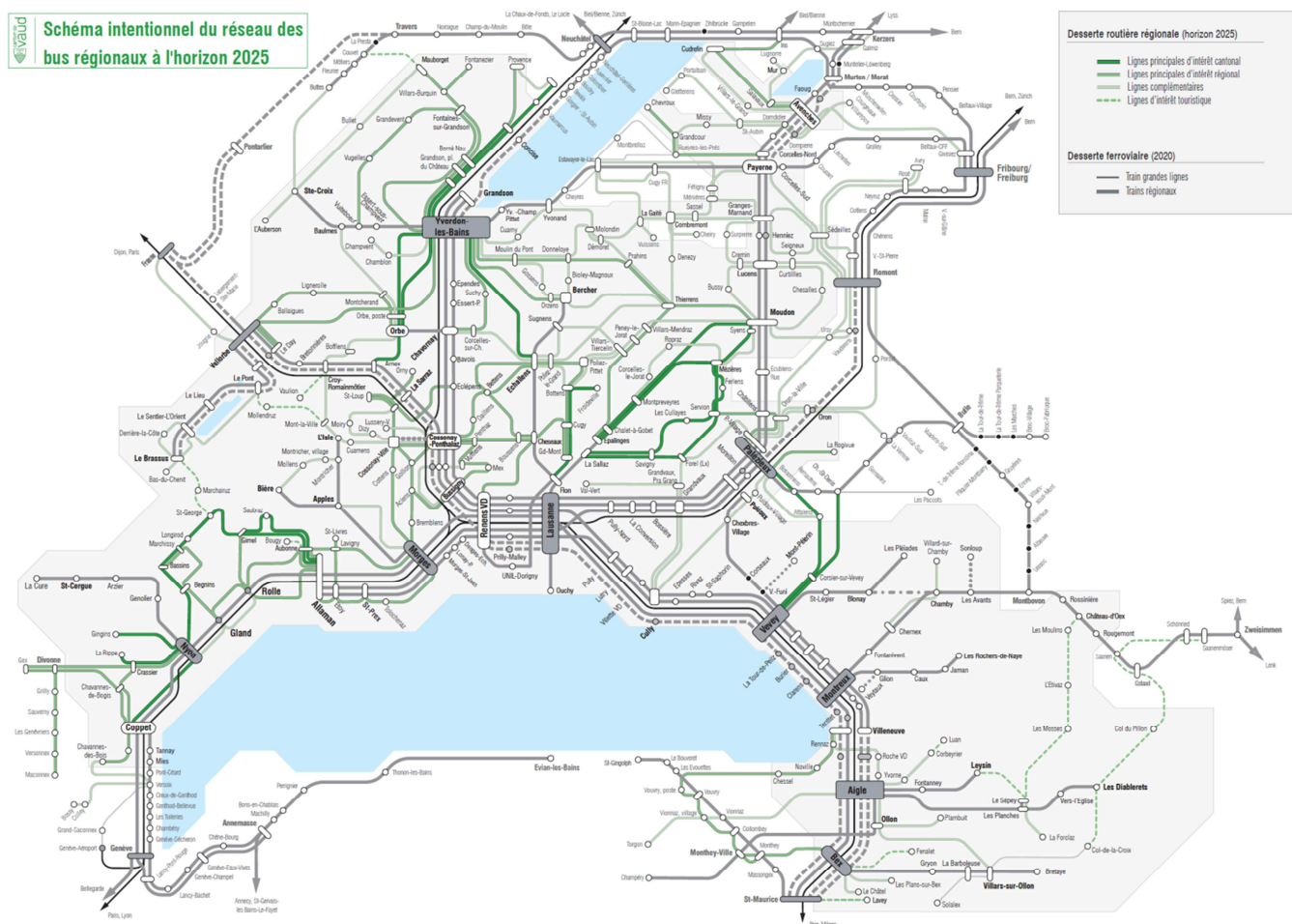


figure 11 : Réseau des bus régionaux vaudois – Typologie des lignes et intentions de développement à horizon 2025

1.4.7 Perspectives

A l'issue de ces quatre ans, il est escompté que la croissance de la demande soit suffisante sur l'ensemble des lignes afin de maintenir ou obtenir la part de cofinancement fédéral, et augmenter la part des recettes des voyageurs de manière conséquente. Le solde des coûts non couverts devant être repris dans le budget de fonctionnement de la DGMR devrait être conséquemment inférieur à la dernière tranche annuelle qui sera libérée dans le cadre de cet EMPD par ce double effet d'obtention du cofinancement fédéral (47% des coûts non couverts des prestations admises au titre du TRV) et d'augmentation des recettes : aujourd'hui le taux de couverture des charges par les recettes des lignes de bus régionales routières les plus fortes du Canton se situe dans une fourchette entre 40 et 60% ; l'expérience montre que, à terme, la fréquentation additionnelle attirée par les développements d'offre sur ce type de ligne permet de maintenir ces taux de couverture après quelques années de fonctionnement. En outre, les expérimentations qui ne s'avéreront pas concluantes en termes de demande générée seront abandonnées.

Pour permettre d'atteindre les objectifs visés en termes de fréquentation, il sera impératif que chaque acteur apporte sa contribution, dans son domaine de compétence, à une politique de mobilité responsable. La mesure de développement des transports publics régionaux par bus, s'inscrit dans un ensemble d'actions visant à reporter sur les transports publics (TP) et la mobilité douce (MD), une partie importante des déplacements effectués aujourd'hui en transport individuel motorisé (TIM).

Cette mesure ne pourra pas développer seule l'entier de son potentiel; elle doit être couplée à des mesures d'accompagnement, incitatives ou restrictives, portant par exemple sur les politiques de stationnement dans les agglomérations, la gestion de l'accès aux entrées d'agglomération (contrôles d'accès, priorisation des transports publics), la mise à niveau des infrastructures piétonnes et cyclables permettant d'accéder aux arrêts de bus, l'établissement et la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprises et de sites – notamment par l'adoption ou le renforcement de critères d'attribution des places de stationnement dans les entreprises –, un aménagement du territoire tenant compte des enjeux de mobilité, etc. Des actions en ce sens doivent être prises par les acteurs concernés.

Ainsi, dans le cas où les objectifs fixés ne devaient pas être atteints à la fin des 4 années, la DGMR se réserve la possibilité de conditionner toute poursuite de ces expérimentations (à charge 100% du Canton et des Communes) à la mise en place de politiques de mobilité volontaristes et exemplaires de la part des communes et autres partenaires desservis. En effet, nous sommes tous artisans de notre mobilité et devons joindre nos actions pour obtenir les résultats – ambitieux – escomptés.

Par ailleurs, la Loi sur les routes (LRou, BLV 725.01) prévoit que les aménagements routiers sur routes cantonales en traversées de localité ou sur routes communales ainsi que les aménagements annexes hors traversées de localités, sont financés par les communes territoriales. S'agissant d'aménagements en faveur des transports publics régionaux, ces aménagements bénéficient également, aux usagers habitant à l'extérieur de la commune territoriale. Afin d'aider les communes à réaliser des aménagements de priorisation des bus ou de légers aménagements de l'infrastructure routière sur les routes qui leur appartiennent (RC en traversée ou routes communales) permettant des gains sensibles pour la progression des bus, qui ne feraient pas l'objet de subventions cantonales par d'autres biais, le Canton réserve une partie du montant demandé (CHF 3'500'000.-, part brute) pour le financement d'améliorations techniques.

En priorité, cet EMPD vise à financer des améliorations techniques telles que les systèmes de détection et de priorisation des bus (feux) ou des équipements de priorisation à bord des bus. Des participations du Canton peuvent aussi être envisagées si des aménagements plus importants seraient nécessaires : corrections de la géométrie de carrefours, déplacements d'arrêts de bus, aménagements permettant la simplification du parcours des bus, voire aménagement de voies dédiées. Ces mesures devront être au bénéfice direct des lignes de bus régionales vaudoises, sur territoire vaudois pour bénéficier de l'aide cantonale.

Les mesures seront identifiées de concert avec les entreprises de transport assurant des dessertes régionales, dans le cadre des développements d'offre planifiés. Elles seront analysées sous l'angle de leur rapport coût-utilité et développées avec les communes territoriales concernées.

1.5 Effets escomptés

Les 5 mesures stratégiques « mobilité » identifiées dans le Plan climat de 1^{ère} génération ont un potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui dépend d'une mise en œuvre coordonnée de l'ensemble des mesures.

Concernant la mesure emblématique de développement de l'offre de transport public régionale routière spécifiquement, les éléments suivants peuvent être estimés.

Les émissions de gaz à effet de serre d'un trajet en bus thermique pour une personne sont entre 25% et 66% moins importantes que pour un trajet en voiture thermique. Ces valeurs sont très fortement influencées par le taux de remplissage du bus et de la voiture, donc de la nature du déplacement (pendulaire, loisirs, etc.). Ainsi, chaque amélioration du taux de remplissage des bus améliore ce résultat d'autant. En outre, l'augmentation de l'attractivité de l'offre de transport public régionale routière, dont une des fonctions est le rabattement sur le réseau ferroviaire, peut avoir un effet sur l'entier de la chaîne de transport, avec des effets indirects conséquents puisqu'un déplacement en train pour une personne pollue entre 25 et 70 fois moins qu'en voiture individuelle.

Ainsi, il peut être estimé que pour un pendulaire vaudois, un déplacement aller simple reporté de la voiture individuelle sur le bus et le train permet d'économiser environ 3,3 kg (-84%) de CO₂-équivalent dont 1,2 kg de CO₂-équivalent pour la partie en bus (-66%).

Pour les autres motifs de déplacements, principalement en heures creuses, lorsque les bus ont un taux de remplissage moindre et, à l'opposé, les voitures ont un taux de remplissage plus élevé, le gain est estimé à environ 1,4 kg de CO₂-équivalent pour chaque déplacement, 0,4 kg (-25%) pour la partie du déplacement réalisée en bus.

Ces valeurs représentent des gains directs. L'effet de la combinaison de cette mesure avec les nombreuses autres mesures qui devront être entreprises dans le cadre d'une politique globale de mobilité durable et de report modal vers les modes de transport moins polluants n'est ici pas mesuré. S'agissant de mesures systémiques, l'effet des mesures mises ensemble sera supérieur à l'ensemble des mesures individuelles car c'est seulement ainsi qu'il sera possible d'atteindre des changements de comportements en matière de mobilité.

L'effet des mesures détaillées dans cet exposé des motifs sur le report modal des habitants des communes principalement concernées, soit les communes périurbaines hors agglomération, a été évalué. En 2025, les investissements proposés permettront de financer environ 3,6 millions de kilomètres de bus annuels supplémentaires. A partir de cette donnée d'entrée, d'hypothèses d'élasticité de la demande à la nouvelle offre de transport et des données sur les déplacements des habitants de ces communes, il est estimé que :

- Les flux des communes périurbaines hors agglomération à destination des communes suisses bien desservies augmenteront d'environ 45% pour les flux pendulaires et d'environ 70% pour les flux non pendulaires, soit environ +50% au total pour ces flux.
- La part modale des transports publics pour tous les flux des communes périurbaines vaudoises hors agglomération passera de 10% actuellement à environ 14% (gain de 4 points de pourcents) ; diminuant d'autant la part modale des transports individuels motorisés pour ces mêmes flux. Ces données de parts modales sont relatives aux déplacements. Le report modal est plus significatif en termes de distances parcourues. Ainsi, cette mesure de développement des transports publics régionaux routiers contribue à approcher de la cible fixée à 30% d'ici 2030 de part modale des transports publics (en distances parcourues), en moyenne cantonale, sachant que les territoires des communes périurbaines hors agglomération comptent aujourd'hui un maximum d'automobilistes exclusifs et de personnes prédisposées aux modes individuels.

Le développement des transports publics régionaux par l'Etat dans les zones périurbaines en dehors des agglomérations permet d'offrir le choix à cette population de changer de comportement de mobilité et à moyen-long terme de renoncer à la possession de véhicules. Il est à noter que dans ces territoires 69% des ménages possèdent aujourd'hui deux voitures ou plus, que 93% des travailleurs quittent leur commune de domicile pour travailler et où seuls 6% des personnes utilisent les transports publics tous les jours ou presque.⁶

⁶ Source : Analyse des logiques de choix modal auprès de la population active vaudoise, Lausanne, 2018, EPFL/LASUR

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

2.1 Développement des prestations de transport public régionales routières

L'offre du transport régional de voyageurs (TRV) est commandée et financée conjointement par la Confédération et les Cantons. Ceux-ci concluent avec les entreprises de transport (ET) une convention d'offre pour chaque période d'horaire biennale ; cette convention règle l'offre ainsi que l'indemnisation. La procédure de commande est fixée par l'Office fédéral des transports (OFT) conformément à l'ordonnance sur les horaires (OH, RS 745.12), à l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV, RS 745.11) et à l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV, RS 745.16).

La commande des prestations spécifiques au Plan climat vaudois se fera dans le cadre de la procédure de commande usuelle de l'offre. La DGMR veillera toutefois à bien isoler ces prestations supplémentaires du reste des offres financées via le budget de fonctionnement.

Les 30% refacturés aux communes en application de la LMTP seront comptabilisés en recettes sur l'EOTP mentionné au chapitre 3.1.

Il convient de préciser à ce stade que les mesures prévues permettront d'améliorer la desserte en transport publics des communes, et qu'elles répondent à des besoins identifiés en amont, notamment dans le cadre de rencontres avec les associations régionales.

La procédure de commande pour la période horaire 2022-2023 devra respecter les jalons suivants :

- Les commanditaires (Confédération et Canton) indiquent aux entreprises de transport (ET) ce qu'ils attendent de celles-ci en matière d'offre et d'horaire à fin 2020. Ces demandes peuvent comporter des variantes d'offre.
- Sur cette base, les ET établissent leurs offres, par ligne, renseignant les coûts planifiés, les recettes prévues de la vente de titres de transports, et par différence les coûts non couverts planifiés, qui seront indemnisés par les commanditaires, d'ici fin avril 2021.
- Les projets d'horaires 2022 sont publiés dans le cadre de la consultation des horaires sur le site www.projet-horaire.ch de fin mai à mi-juin 2021
- Les commanditaires et les ET négocient les offres et l'horaire. Les dernières prestations complémentaires peuvent être commandées jusqu'à fin juin 2021.
- La commande définitive des sillons (trafic ferroviaire) a lieu à la mi-août 2021. Par analogie, les horaires des lignes de bus ne devraient plus varier à partir de cette date.
- La publication de l'horaire a lieu fin octobre 2021 pour l'horaire CFF en ligne et mi-novembre 2021 sur le site www.tableaux-horaires.ch
- Les horaires entrent en vigueur au changement d'horaire du 12.12.2021.

Pour la deuxième année d'horaire (2023), des ajustements mineurs peuvent être opérés, qui n'auraient pas d'incidences sur les offres financières contraignantes

La même procédure a lieu deux ans plus tard pour la période horaire 2024-2025.

La DGMR assurera le suivi des indicateurs financiers et de fréquentation liés aux offres et l'adaptation des planifications d'année en année. Elle fera le relai auprès des Communes pour le développement de ces offres et des conditions-cadre. Outre la mise en place de groupes techniques ad-hoc dans certains secteurs spécifiques, le canal principal de communication sera la consultation annuelle des horaires sur le site www.projet-horaire.ch de fin mai à mi-juin précédant le changement d'horaire.

2.2 Aménagements en faveur de la progression des bus régionaux

La démarche d'identification des mesures sera conduite par la DGMR sur proposition des entreprises de transport (ET). Ces mesures seront développées de concert avec les propriétaires des infrastructures ou les ET selon le type de mesure. Les analyses de sélection et priorisation des projets seront réalisées par la DGMR, avec l'appui des ET.

Les projets d'aménagement en traversée de localité retenus feront l'objet d'une convention de subventionnement entre l'Etat et la Commune réalisant l'aménagement en question ou entre l'Etat l'entreprise de transport s'il s'agit d'équipements liés aux véhicules.

Les subventions seront versées sur la base des infrastructures effectivement réalisées ou des équipements effectivement installés et de chiffrages documentés.

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Le Plan climat figure au budget 2021 et au plan d'investissement 2022-2025. Une enveloppe de CHF 173'000'000.- a été réservée par le Conseil d'Etat pour la mise en œuvre du Plan climat de 1^{ère} génération. Dans le cadre de ce plan, un montant a été prévu pour cette mesure avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025
Budget d'investissement 2021 et plan 2022-2025	10'000	10'000	10'000	10'000	10'000

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTF I.000792.01 « Plan climat - dev. Prestations TP », dans la catégorie 3200 « autres investissements incorporels ». Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Total
Investissement total : dépenses brutes	510	14'530	14'170	20'910	21'310	71'430
Investissement total : recettes de tiers (participation des communes)	160	4'375	4'255	6'245	6'395	21'430
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	350	10'155	9'915	14'665	14'915	50'000

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

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 10 ans à raison de CHF 5'000'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 50'000'000.- x 4% x 0.55) CHF 1'100'000.-.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le présent EMPD n'a pas d'autres conséquences sur les budgets de fonctionnement entre 2021 et 2025.

En revanche, il faut noter que la mesure emblématique du Plan Climat en faveur du développement de l'offre de bus régionaux est une mesure d'impulsion. Au-delà du délai de 5 ans concerné par le présent EMPD (années d'horaires 2021 à 2025), les prestations mises en place et qu'il sera jugé opportun de maintenir devront être reprises financièrement par le budget de fonctionnement de la DGMR, déduction faite de la part de financement de la Confédération au titre de prestations du transport régional.

Les prestations seront maintenues après 5 ans uniquement si elles répondent aux critères de rentabilité et de fréquentation minimale définis par l'Office fédéral des transports pour les offres de trafic régional de voyageurs. Les prestations concernées seraient ainsi cofinancées par la Confédération. Le cofinancement selon la clé de répartition en vigueur aujourd'hui est de 47%.

Une augmentation plus massive des prestations est à prévoir si l'on souhaite atteindre les objectifs fixés par le Plan Climat (augmentation de la part modale des transports publics à 57% d'ici 2050 au lieu de 23% actuellement).

3.6 Conséquences sur les communes

Conformément à l'article 15 alinéa 1 de la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, BLV 740.21), « les communes participent à raison de 30% à la subvention d'exploitation prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 2 pour les lignes de trafic régional ». Cette répartition se fait, selon les alinéas 2 à 4 de l'article 15 de la LMTP en fonction de bassins de desserte, proportionnellement à la population et au coefficient de desserte de chaque commune.

Les conséquences pour les communes sont les suivantes pour ce qui concerne les prestations de transports (en KCHF, y compris divers et imprévus) :

Prestations de transport	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Engagements annuels	0	13'765	13'405	20'145	20'545	67'860
Part Etat (70%)	0	9'619	9'379	14'129	14'379	47'506
Part communes (30%)	0	4'146	4'026	6'016	6'166	20'354

Conformément à l'article 14 alinéa 3 de la LMTP (BLV 740.21), s'agissant d'investissements sur des lignes de trafic régional, « Lorsque l'Etat accorde une subvention à fonds perdus, les communes y participent à raison de 30%. La répartition du montant à charge des communes est effectuée selon l'article 15. ».

Les conséquences pour les communes sont les suivantes pour ce qui concerne les améliorations techniques (infrastructure) (en KCHF, y compris divers et imprévus) :

Améliorations techniques	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Engagements annuels	510	765	765	765	765	3'570
Part Etat (70%)	350	536	536	536	536	2'494
Part communes (30%)	160	229	229	229	229	1'076

Au total, sur la période 2021-2025, CHF 21'430'000.- entreront dans la facture « Transports » aux Communes, comme présenté à l'article 3.1 (en KCHF, y compris divers et imprévus) :

	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Prestations de transport	0	4'146	4'026	6'016	6'166	20'354
Améliorations techniques	160	229	229	229	229	1'076
Total	160	4'375	4'255	6'245	6'395	21'430

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

Le développement des transports publics de manière générale, et des transports publics routiers régionaux en particulier favorise le report modal des usagers des modes de transport individuels motorisés vers des modes plus respectueux de l'environnement. Les effets escomptés sur l'environnement sont explicités au chapitre 1.5 du présent EMPD.

Cet EMPD met en œuvre la mesure stratégique n° 1 du Plan climat vaudois de 1^{ère} génération : « Mettre en place une politique active du report modal ».

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

Le projet de décret s'inscrit dans le programme de législature 2017-2022 adopté le 1^{er} novembre 2017 par le Conseil d'Etat. L'axe « 2. Rayonnement, attractivité et compétitivité du Canton » prévoit la mesure et l'action suivante :

- Mesure 2.8 « Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité »
- Action : Améliorer substantiellement l'offre des transports publics en augmentant les cadences des lignes régionales de transport public, tant sur le RER Vaud que sur les lignes de bus ou celles des chemins de fer privés, ainsi qu'en réalisant les axes forts de transport public urbain (tram, métro m3, développement du métro m2, bus à haut niveau de service) de l'agglomération

La 4^{ème} adaptation bis du PDCn du 20 décembre 2019 fait référence au développement de l'offre de transport public dans la ligne d'action A21 « Infrastructures de transports publics » :

« Le Canton se donne les objectifs suivants :

- Les cadences sont augmentées à 15 minutes sur les lignes situées à l'intérieur des agglomérations et à 30 minutes sur les autres axes principaux ;
- le rabattement des voyageurs par transports publics est renforcé sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire. »

Le renforcement de l'offre des lignes de bus régionales, en rabattement sur les gares du Canton, s'inscrit en droite ligne dans cet objectif. Les prestations prévues par le présent EMPD participent pleinement à renforcer le rabattement de l'offre de transports publics sur les gares. En outre, le développement de lignes structurantes de bus se fait par analogie à un RER routier, qui viendrait compléter la trame ferroviaire en place.

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

Les subventions accordées pour le développement de l'offre de transport public seront gérées de manière identique aux subventions usuelles en faveur des entreprises de transport, et un suivi particulier sera réalisé par la division Management des transports de la DGMR afin d'isoler ces prestations liées au Plan Climat des prestations commandées dans le cadre du budget de fonctionnement ordinaire.

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

La détermination du caractère nouveau ou lié du projet de décret implique un examen sous l'angle de l'article 163, 2^{ème} alinéa de la Constitution cantonale du projet d'investissement envisagé.

L'article 163 alinéa 2 de la Constitution cantonale oblige, entre autres, le Conseil d'Etat, lorsqu'il introduit une charge nouvelle « à assurer de son financement et à proposer, le cas échéant les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires ».

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 (article 7 alinéa 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques.

3.10.1 Principe de la dépense

La contribution recherchée par le présent EMPD vise, d'une part, une augmentation des prestations de transport public routières régionales sur le territoire cantonal. Le Canton et la Confédération sont les commanditaires de l'offre régionale. Elle vise d'autre part à soutenir les Communes ou les entreprises de transport devant réaliser des mesures de régulation en faveur de la progression des transports publics régionaux routiers sur leurs territoires, voire d'aménagements routiers, mesures qui sont au bénéfice du système de transport public de manière plus globale.

Cette contribution vise à répondre au PDCn (1), au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges (2), ainsi qu'au Plan climat (3).

1) Plan directeur cantonal (PDCn)

Comme relevé au chapitre 3.8, le renforcement de l'offre en transports publics en rabattement sur les gares est prévu dans la mesure A21 du PDCn dont la 4^e adaptation bis a été adoptée le 20 décembre 2019. Celle-ci prévoit que "le rabattement des voyageurs par transports publics [soit] renforcé sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire".

Les lignes du TRV doivent revêtir une fonction de desserte, c'est-à-dire qu'elles sont raccordées à au moins une localité d'au moins 100 habitants permanents à l'année et qu'elles assurent un point de jonction avec le réseau supérieur des transports publics. En général, ce point de jonction est une gare desservie par des produits Grandes Lignes des CFF (trains InterCity, InterRegio ou RegioExpress) ou par de l'offre ferroviaire régionale. Parfois, le rabattement s'opère sur une station de métro (m1, m2).

Le tableau ci-dessous (*figure 12*) indique les points de rabattement des différentes lignes TRV qui feront l'objet de développement. Toutes ces lignes bénéficieront d'une augmentation de leurs prestations dans le cadre du présent décret, à l'exception des lignes 630 et 635 (section Yverdon-Concise) et 813 (Coppet – Crassier) dont les améliorations ont été anticipées à 2021 (en service depuis décembre 2020).

Cadre-horaire	Ligne	Gares de rabattement avec excellente desserte (gares Grandes lignes)	Gares de rabattement avec très bonne desserte (gares régionales desservies au moins 2 fois / heure et sens)	Gares de rabattement avec bonne desserte (gares RER desservies au moins 1 fois / heure et sens)	Autres points de rabattement (autres gares, métros)
Bassin 1 Nord Vaudois - Vallée de Joux					
E	10.613 Yverdon-les-Bains - Vallorbe - Le Day	Yverdon-les-Bains	Vallorbe*, Le Day*		
	10.620 Yverdon-les-Bains - Grandson - Grandevent - Vuiteboeuf	Yverdon-les-Bains	Vuiteboeuf		
	10.625 Yverdon-les-Bains - Mauborget (- Couvet)	Yverdon-les-Bains			
	10.630 Yverdon-les-Bains - Grandson - Concise - Gorgier-St-Aubin	Yverdon-les-Bains			
	10.635 Yverdon-les-Bains - Grandson - Concise - Provence	Yverdon-les-Bains			
	10.660 Yverdon-les-Bains - Thierrens - Moudon	Yverdon-les-Bains	Moudon		
	10.665 Yverdon-les-Bains - Ursins - Bercher	Yverdon-les-Bains	Bercher		
	10.670 Yverdon-les-Bains - Echallens	Yverdon-les-Bains	Echallens		
	10.675 Yverdon-les-Bains - Suchy - Chavornay	Yverdon-les-Bains	Chavornay		
	10.680 Yverdon-les-Bains - Orbe - Amex/Croy	Yverdon-les-Bains	Amex*, Croy-Romainmôtier*		
N	10.681 Amex - Orbe - Mathod - Yverdon-les-Bains	Yverdon-les-Bains	Amex*		
	10.683 Orbe - Croy-Romainmôtier - Vaulion		Croy-Romainmôtier*		
E	10.685 Orbe - Ballaigues - Vallorbe (ev. - Le Day)		Vallorbe*, Le Day*		
Bassin 2 Broye					
	20.535 Avenches - Salavaux - Cudrefin - Ins			Avenches	
	20.560 Payerne - Grandcour - Chevroix		Payerne		
Bassin 3 Nyon - Rolle - Aubonne					
	10.810 Nyon - Crassier - La Rippe	Nyon			
	10.811 Coppet - Nyon - Gland	Coppet, Nyon, Gland			
	10.813 Crassier - Coppet - Chavannes-des-Bois	Coppet			
	10.814 Coppet - Divonne - Gex - Versonnex - Maconnex	Coppet			
	10.815 Nyon - Gingsins	Nyon			
	10.818 Nyon - Eysins - Crassier - Divonne-les-Bains - Gex	Nyon			
	10.820 Nyon - Begnins - St-George	Nyon			
	10.830 Gland - Begnins - Burtigny - Bassins	Gland			
Bassin 4 Morges - Cossonay					
	10.720 Allaman - Aubonne - Gimel - St-George (- Le Brassus)	Allaman			
	10.721 Rolle - Aubonne - Allaman (- Signal-de-Bougy)	Rolle, Allaman			
	10.722 Etoy - Lavigny - Aubonne - St-Livres		Etoy		
N	10.723 Allaman - Aubonne - Lavigny (- St-Livres)	Allaman			
	10.724 Morges - St-Prex - Etoy - Allaman	Morges, Allaman	St-Prex, Etoy		
	10.725 Allaman - Aubonne - Saubraz - Gimel	Allaman			
	10.726 Morges - Lavigny	Morges			
	10.730 Morges - Cottens VD - Cossonay-Ville (- Gollion)	Morges	Cossonay-Penthalaz		
E	10.735 Morges - Aclens - Cossonay-Ville (- La Sarraz) / Bussigny	Morges	Bussigny		
	10.765 Eclépens - La Sarraz - St-Loup		La Sarraz*		
	10.840 Rolle - Gimel	Rolle			
Bassin 5 Lausanne - Echallens - Oron					
	10.054 Renens - Cheseaux-sur-Lausanne - Le Mont-sur-Lausanne	Renens	Cheseaux		
N	10.058 Cossonay-Penthalaz - Vufflens-la-Ville - Bussigny		Cossonay-Penthalaz, Bussigny		
	10.060 Lausanne - Cugy - Bottens - Froideville		Lausanne-Flon (LEB)		Lausanne-Flon (m1, m2)
N	10.061 Echallens - Le Mont-sur-Lausanne		Echallens		
	10.062 Epalinges - Mézières - Moudon		Moudon		Epalinges, Croisettes (m2)
N	10.063 Epalinges - Moudon (direct)		Moudon		Epalinges, Croisettes (m2)
	10.065 Lausanne - Savigny - Forel - Mézières				Lausanne, Sallaz (m2)
	10.075 Lausanne - Savigny - Les Cullayes - Mézières				Lausanne, Sallaz (m2)
	10.385 Servion - Oron-la-Ville - Palézieux - La Rogivue	Palézieux			
	10.410 Cossonay-Penthalaz - Cheseaux		Cossonay-Penthalaz, Cheseaux		
	10.414 Echallens - Bettens - Cossonay-Penthalaz		Echallens, Cossonay-Penthalaz		
	10.425 Echallens - Bettens - Cheseaux		Echallens, Cheseaux		
	10.435 Thierrens - Epalinges				Epalinges, Croisettes (m2)
Bassin 6 Riviera - Pays d'Enhaut					
	10.213 Vevey - Jongny - Monts-de-Corsier - Châtel-St-Denis	Vevey	Châtel-St-Denis		
E	10.216 Vevey - Jongny - Attalens - Bossonnens (-Palézieux)	Vevey, Palézieux			
Bassin 7 Chablais					
	12.120 Monthey - Vouvy - Villeneuve		Villeneuve, Monthey		
N	12.150 Monthey - Bex	Bex	Monthey		
	12.153 Bex - Fenalet-sur-Bex	Bex			
	12.175** Leysin - Le Sépey - Les Mosses - Château-d'Oex			Leysin, Sépey, Château-d'Oex	
	12.180 Schönnied - Gstaad - Col-du-Pillon - Les Diablerets			Les Diablerets, Gstaad	
	12.192 St-Maurice - Lavey-les-Bains	St-Maurice			

* Amélioration de la desserte des gares de Vallorbe, Le Day, Croy, Amex et La Sarraz dès 2023

** La ligne 175 reprend les lignes 171 Leysin - Le Sépey, 173 Le Sépey - Les Mosses et 174 Les Mosses - Château-d'Oex dès le 13.12.2020

N Compléments de desserte visant à offrir des liaisons plus rapides ou des renforts

E Extension de ligne

figure 12 : Points de rabattement des différentes lignes faisant l'objet de mesures de développement

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

Le plan des mesures OPair 2018 de l'agglomération Lausanne – Morges, adopté par le Conseil d'Etat le 6 février 2019, prévoit dans sa mesure MO-7 « Transports publics : le développement et la restructuration du réseau de lignes de bus régionales, ainsi que de la desserte TP lacustre transfrontalière, en rabattement sur les gares et les stations de métro de l'agglomération ».

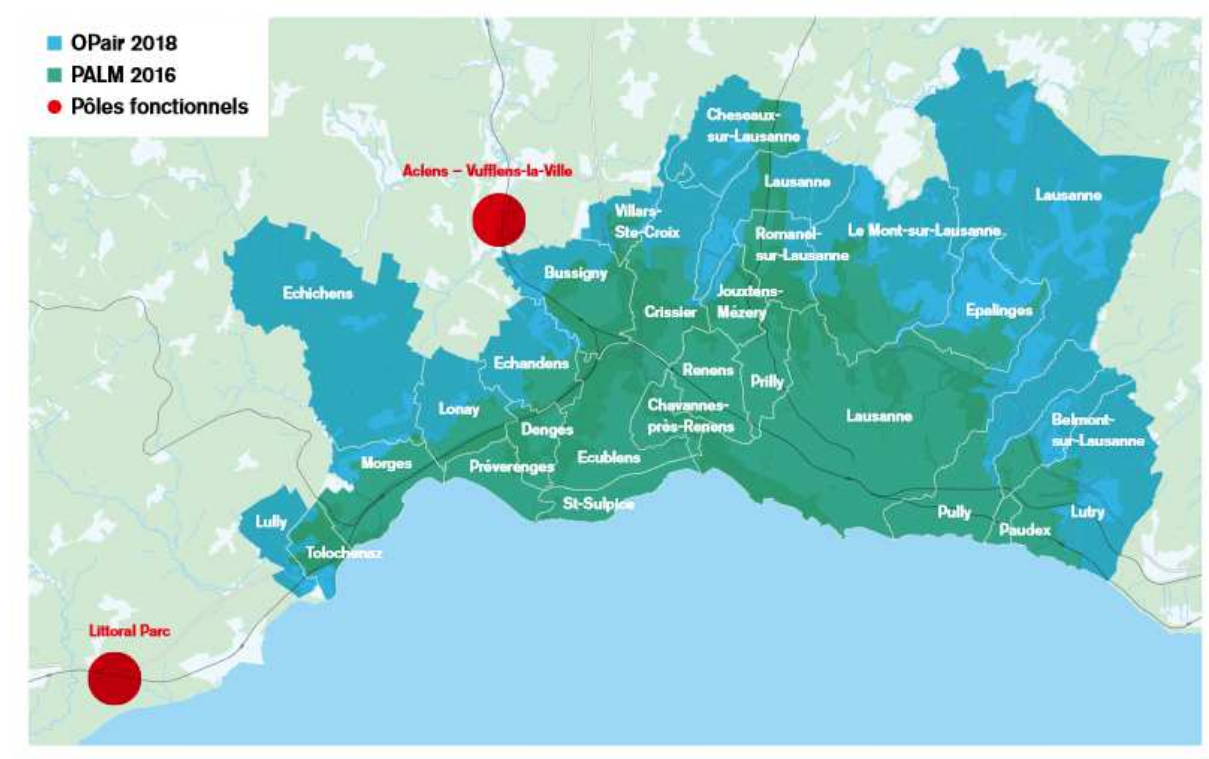


figure 13 : Périmètre du plan des mesures OPair 2018

Plusieurs des lignes régionales structurantes du Canton se situent dans le périmètre de l'agglomération Lausanne – Morges et ont pour lieu de rabattement des gares et stations de métro de l'agglomération.

Le report modal de personnes qui emprunteraient ces lignes de bus au lieu de leur véhicule motorisé privé aura un effet direct sur les émissions de gaz à effet de serre à l'intérieur du périmètre OPair.

En outre, de manière plus globale, tous les développements qui sont proposés dans le territoire cantonal auront des effets jusque dans l'agglomération Lausanne-Morges, qui concentre une forte part des emplois et des services du Canton et donc génère une part importante des déplacements.

Ainsi, toutes les lignes qui feront l'objet de développements dans le cadre de cette mesure du Plan climat répondent aux objectifs soit du Plan directeur cantonal, soit du Plan des mesures OPair.

3) Plan climat

La stratégie du Conseil d'Etat vaudois pour la protection du climat – Plan climat vaudois de 1^{ère} génération de juin 2020 prévoit la mesure de mobilité suivante : « Mettre en place une politique active de report modal ». Pour sa mise en œuvre, il est question de « Développer les lignes de bus », soit « définir un réseau de bus d'intérêt cantonal comprenant le réseau des lignes régionales et les lignes structurantes des réseaux urbains, renforcer les lignes de bus régionales structurantes fortes, dynamiser les lignes de bus régionales à potentiel, réaliser des infrastructures de priorisation des bus. »

Le présent EMPD a pour objectif de donner l'impulsion à la mise en œuvre de cette mesure.

3.10.2 Quotité de la dépense

Le Conseil d'Etat considère qu'un investissement de CHF 50'000'000.- (part cantonale nette) sur une durée de quatre ans pour l'augmentation des prestations des transports publics routiers ainsi que pour des aménagements légers visant l'amélioration de la progression des bus régionaux est le minimum nécessaire pour donner l'impulsion à de futurs engagements plus importants en vue d'un report modal massif. La mobilité représentant proportionnellement la plus grande part des gaz à effet de serre produits sur le territoire vaudois, tout report modal durable tel que prévu par cet EMPD, contribue directement à l'atteinte des résultats. A noter que ce report permet également de réduire les coûts pour le système de santé en réduisant les atteintes causées par la pollution de l'air.

3.10.3 Moment de la dépense

Le moment de la dépense est fixé par l'urgence climatique votée par le Grand Conseil via une résolution le 19 mars 2019.

Comme indiqué dans le Plan climat vaudois – 1^{ère} génération de juin 2020, « il est économiquement plus intéressant de déployer une action concrète de réduction des émissions de GES que de poursuivre sans rien entreprendre : le coût lié à une action climatique ambitieuse [...] étant bien inférieur au coût lié aux répercussions climatiques du statu quo. Cette conclusion favorable reste néanmoins tributaire d'une mise en œuvre cohérente et sans délai ».

Pour augmenter les prestations de l'offre de transport public lors du changement d'horaire de décembre 2021 (année d'horaire 2022), la commande des prestations doit se faire durant le premier semestre 2021.

Vu ce qui précède, il apparaît opportun de ne pas différer les dépenses dans le temps.

3.10.4 Conclusion

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

Toutefois, les dépenses explicitées dans le cadre de cet EMPD doivent être considérées comme des charges liées. Ces dépenses ne sont donc pas soumises aux exigences de l'article 163, alinéa 2 Cst-VD.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

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

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Les conséquences de l'EOTP I.000792.01 « Plan climat - dév. prestations TP » sur le budget de fonctionnement sont les suivantes :

En milliers de francs

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt		1'100	1'100	1'100	3'300
Amortissement		5'000	5'000	5'000	15'000
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges		6'100	6'100	6'100	18'300
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements					-
Total net		6'100	6'100	6'100	18'300

4. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après.

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 50'000'000.- destiné à un financement extraordinaire pour le développement des prestations de transport public régionales routières (mesure du Plan climat vaudois) du 17 février 2021

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 50'000'000.- destiné à un financement extraordinaire pour le développement des prestations de transport public régionales routières en faveur du Plan climat vaudois est accordé au Conseil d'Etat.

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. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.