

Motion Grégoire Junod et consorts pour une loi sur les projets d'agglomération et la constitution d'un fonds cantonal d'investissement

Développement

La réalisation des projets d'agglomération représente un enjeu majeur pour l'avenir de notre canton. Le développement des infrastructures de transport et de mobilité douce est en effet essentiel pour concilier des objectifs de développement économique et démographique avec des exigences environnementales et de qualité de vie. Dans le plan directeur cantonal, le canton affirme d'ailleurs vouloir "assurer la cohérence entre les projets d'agglomération et les autres éléments de la stratégie cantonale d'agglomération. Il est une force de proposition pour répondre aux exigences de la politique fédérale des agglomérations et définit les règles aux niveaux spatial et institutionnel (PDCn volet stratégique p.14)".

Si l'on prend en compte les projets d'agglomération existants (PALM, Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et l'AggloY) et en cours d'élaboration dans le canton (Chablais Agglo et le projet Riviera), ce sont plus de deux milliards de francs qui devraient être investis d'ici à 2025, sans compter d'éventuels développements futurs et nouveaux projets. Envisagée globalement, la réalisation des projets d'agglomération constitue incontestablement **le chantier majeur du canton de ces 15 à 20 prochaines années.**

La concrétisation de ces différents projets est toutefois complexe, en raison notamment du nombre d'acteurs impliqués (Confédération, canton, communes, entreprises de transport, voire autorités extérieures au canton). Mais au-delà des défis institutionnels abordés dans d'autres interventions parlementaires (cf. postulat Mahaim 08_POS_039), le risque majeur est d'ordre financier. Pour de nombreuses communes, les investissements en jeu représentent des sommes considérables, parfois hors de portée des moyens à disposition, sans compter que les communes assurent une part importante des dépenses de fonctionnement des compagnies de transports publics. Indéniablement, une plus forte implication financière du canton permettrait de faciliter et de garantir la concrétisation des projets d'agglomération.

Le contexte y est d'ailleurs favorable. Le canton affiche depuis quelques années une très bonne santé financière et a divisé le montant de sa dette par trois. Au Grand Conseil vaudois, de nombreuses interventions ont d'ailleurs relevé la nécessité de développer la politique d'investissement. A l'heure actuelle, les investissements du canton ne représentent même pas la moitié des investissements cumulés des communes vaudoises ! Et les montants effectivement investis par le canton sont régulièrement inférieurs aux prévisions budgétaires. Ces derniers mois, plusieurs voix se sont élevées pour réclamer un engagement plus fort du canton en faveur des projets d'agglomération et la piste d'un fonds cantonal a également été évoquée.

La présente motion entend aujourd'hui concrétiser ces pistes en proposant au canton de se doter **d'une loi sur les projets d'agglomération instituant un fonds cantonal en faveur de la réalisation des infrastructures de transports et de mobilité douce.** Un tel projet devrait permettre de donner une base légale au financement et à la gestion des projets d'agglomération et de "réserver" aujourd'hui les montants nécessaires à la réalisation des différentes mesures, hors des mécanismes de compensation.

- La motion propose d'abord de poser le principe de l'engagement du canton dans le développement et la -réalisation des projets d'agglomération s'agissant de la réalisation des infrastructures de mobilité (transports publics, mobilité douce, réaménagements routiers).
- Elle propose également de préciser la prise en charge financière du canton en matière de projets d'agglomération. Elle demande en particulier que le canton:
 - finance pleinement les investissements relatifs aux lignes de bus à haut niveau de service, assimilant cette technologie à des lignes de trafic urbain en site propre, reconnues d'intérêt régional tel que le tram ;
 - et qu'il participe aux investissements relatifs à la mobilité douce, à la modération de trafic et aux P+R alors qu'ils sont aujourd'hui pour l'essentiel à la charge des communes.

Cette participation accrue du canton aux charges d'investissement facilitera la réalisation de ces infrastructures, qui concernent souvent plusieurs communes, et limitera les blocages.

- Pour assurer la réalisation et le financement des projets d'agglomération, la motion demande enfin la création d'un fonds d'investissement d'une durée limitée (2030 au plus tard) destiné à prendre en charge la part cantonale à ces investissements, à préfinancer des contributions attendues de la Confédération ou encore à préfinancer des investissements à charge des communes.
- Le présent fonds, d'un montant d'au moins deux milliards, devra être alimenté par le canton mais pourrait aussi recevoir des contributions extérieures d'organismes publics ou privés (on pense par exemple à la BCV ou aux Retraites populaires), rémunérées à un taux d'intérêt réduit.
- Afin de garantir une égalité de traitement et favoriser la réalisation parallèle des différents projets d'agglomération, ce fonds devrait prévoir des enveloppes spécifiques pour chaque projet d'agglomération, gérée de manière régionale et garantissant une représentation démocratique des différentes collectivités impliquées.

Ainsi la réalisation de l'ensemble des projets d'agglomération évalués positivement par la Confédération pourra être garantie quel que soit leur degré actuel de maturité ; cela permettra également d'éviter une concurrence contreproductive entre les différentes régions du canton.

Motion

Par cette motion, nous demandons donc au canton de créer une base légale (par exemple loi sur les projets d'agglomération) pour la réalisation des projets d'agglomération. La présente loi devrait régler la participation du canton aux dépenses d'investissements (not. et y compris financement des lignes de bus à haut niveau de service et participation aux projets de mobilité douce, de modération de trafic et P+R) ; instituer un fonds cantonal d'investissement d'une durée limitée ; et prévoir une gestion régionale de celui-ci, spécifique à chaque projet d'agglomération et garantissant une représentation démocratique.

Souhaite développer et demande le renvoi en commission.

Lausanne, le 31 août 2010.

(Signé) *Grégoire Junod et 53 cosignataires*

M. Grégoire Junod : — Cette motion propose d'apporter une solution financière à un des grands enjeux des années à venir dans le canton, peut-être un enjeu majeur du point de vue du développement des transports et urbanistique : le développement des agglomérations. On a plusieurs projets d'agglomération dans le canton de Vaud et ils nécessitent tous d'importants moyens financiers. On estime aujourd'hui que sur les vingt-cinq à trente prochaines années,

2,5 milliards devraient être investis dans les agglomérations pour permettre la réalisation de ces projets.

Aujourd'hui, ces projets d'agglomération buttent sur toute une série de problèmes. Il y a bien sûr des problèmes institutionnels liés à la multiplication des acteurs existants, parfois intercantonaux — par exemple le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise —, mais également des problèmes financiers considérables, puisque pour de nombreuses communes, en particulier les petites, les investissements demandés pour permettre la réalisation de ces projets sont parfois beaucoup trop importants pour être envisagés. C'est un des gros problèmes actuels en ce qui concerne la réalisation de ces projets, et nous pourrions perdre pas mal d'années dans la réalisation des projets d'agglomération à cause de cela.

Cette motion propose d'apporter une solution à cette question financière en impliquant plus fortement le canton à travers deux démarches parallèles. D'une part, la possibilité pour le canton de préfinancer les investissements des communes de telle manière qu'elles puissent être déchargées du poids des investissements et rembourser la part qu'il leur revient à travers leur budget de fonctionnement et non à travers leur budget d'investissement. D'autre part, inviter le canton à participer au projet d'agglomération de manière plus substantielle qu'il ne le prévoit aujourd'hui, notamment à tout ce qui touche les aménagements et réaménagements routiers et les projets de mobilité douce, pour lesquels la part du canton est aujourd'hui extrêmement faible. Le deuxième volet est celui des bus à haut niveau de service, qui aujourd'hui sont exclus de tout financement cantonal. Il s'agit donc, à travers ces deux mesures, d'avoir une implication beaucoup plus forte du canton pour l'avenir de l'ensemble des projets d'agglomération.

La motion propose de créer une base légale et un fonds cantonal d'investissement. La motion en tant que telle ne prévoit pas de montant, mais le développement évoque un montant de 2 milliards, qui serait mis par le canton, débloqué probablement en plusieurs tranches, et qui permettrait de concrétiser ces projets. Il s'agit, à l'instar de ce que fait la Confédération et de ce qu'ont fait d'autres cantons en matière d'infrastructures, de s'offrir un peu de sécurité sur l'avenir, de pouvoir mieux planifier les investissements, et aussi de pouvoir garantir une égalité entre les différents projets d'agglomération. C'est un des problèmes sur lesquels butte aujourd'hui la réalisation des projets d'agglomération. Les différents projets sont en concurrence, les communes sont en concurrence les unes avec les autres, les agglomérations aussi. En créant un fonds cantonal et en prévoyant des enveloppes spécifiques pour chaque projet d'agglomération, on assure une bonne réalisation de l'ensemble de ces projets et une sécurité quant à leur réalisation sur la durée ; c'est l'objectif central de cette motion.

Encore un mot sur une critique que j'ai entendue, et je l'anticipe ; il s'agirait, à travers ce fonds cantonal, de venir au secours de la Ville de Lausanne, qui devra faire d'importants investissements en matière de projets d'agglomération. La motion vise plutôt le contraire, car s'il existe aujourd'hui un risque en matière de projet d'agglomération, c'est bien que l'ensemble des moyens financiers ou l'essentiel des moyens financiers aillent vers le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et vers Lausanne, en raison de sa force démographique et de son poids économique. En mettant en place un fonds cantonal, on prévoit justement de réserver à chaque projet, en fonction de ses besoins, les montants nécessaires et d'assurer une meilleure égalité sur l'ensemble du territoire. En prévoyant aussi d'impliquer plus fortement le canton sur les dépenses de mobilité douce, de réaménagement routier ou de lignes à haut niveau de service, on prend une mesure favorable aux communes qui, au contraire de la Ville de Lausanne, auront par exemple moins d'infrastructures lourdes à mettre en place et plus d'infrastructures légères. C'est le sens même de cette motion : d'assurer un développement harmonieux des projets d'agglomération sur l'ensemble du canton.

La discussion est ouverte.

M. Vassilis Venizelos : — Plusieurs membres des Verts ont cosigné cette motion et je vous invite à la soutenir avec enthousiasme. En effet, la croissance démographique qu'a vécu notre canton ces dernières années a déjà largement dépassé les projections les plus généreuses qui avaient été effectuées à l'époque de la révélation du Plan directeur cantonal. Les projets d'agglomération font clairement partie des enjeux importants pour le canton dans les années à venir, et il est indispensable que les communes qui participent à ces projets aient les moyens d'investir dans ces infrastructures. Sans un investissement massif dans les infrastructures, le prix à payer ces prochaines années sera sans doute prohibitif en termes de congestion des réseaux routiers, en termes environnementaux et aussi en termes de qualité de vie et nuisances sonores, ou pollution de l'air. Plusieurs communes urbaines ont saisi l'opportunité offerte par la Confédération pour participer à ces différents projets d'agglomération. Mais il faut bien avouer que les coûts, les engagements pris par ces communes urbaines dans le cadre du projet d'agglomérations et des engagements financiers qui seront consentis sont souvent prohibitifs. On peut parler de l'ordre de 70 millions pour les communes de l'agglomération d'Yverdon, de près de 300 millions pour les communes du PALM. Il est évident que ces investissements seront difficiles à assumer seuls. Il est donc, à mon sens, de la responsabilité du canton de venir en appui des différents efforts financiers qui vont être consentis par ces communes, pour assurer un avenir à ces projets d'agglomération.

Cela a aussi été dit tout à l'heure, les projets d'agglomération doivent répondre à certains critères techniques pour être acceptés par la Confédération ; les mesures sont analysées quant à leur degré de maturité et à leur pertinence, mais la Confédération attend aussi des communes engagées dans ces projets qu'elles assurent leur part de cofinancement. Il est évident, vu la facture, par exemple pour le projet d'agglomération yverdonnoise, que les communes n'arriveront pas dans les cinq à dix ans à déboursier des dizaines de millions. Il me semble donc indispensable que le canton vienne en appui de ces projets d'agglomération de façon concrète, en cofinçant différentes mesures d'infrastructures. Je vous invite donc à accueillir cette motion avec enthousiasme.

M. Michel Mouquin : — J'accueille cette proposition avec moins d'enthousiasme que mon prédécesseur, parce que j'y vois quelques dangers. Le groupe radical ne soutient pas une baisse d'impôt pour garder une capacité d'investir qui soit opérationnelle de suite car, effectivement, ce canton est en sous-investissement depuis quelques années, et il est urgent de prévoir des investissements importants.

La loi sur les projets d'agglomérations n'est pas encore tout à fait bien gérée au niveau cantonal, on n'a pas encore de statut parfaitement clair. Le danger de la proposition est qu'effectivement, il faudra être une agglomération pour bénéficier de ces fonds, ce qui veut dire que l'arrière-pays va payer pour les agglomérations ; après, on viendra nous dire que les agglomérations se répartiront les fonds en fonction du bassin de population. Cela fait 30'000 habitants pour Yverdon et 200'000 à 300'000 pour l'agglomération lausannoise. Les communes de l'arrière-pays se sont vu attribuer l'entretien des traversées de villages par les routes ; tout cela nous amènera à dire que seul le statut d'agglomération permettra d'obtenir les fonds.

C'est avec plaisir que je vois que ces travaux seront confiés à une commission, car je pense que l'investissement doit être géré, mais j'attire l'attention sur les risques de la proposition, ceux-ci étant que les agglomérations prennent tous les fonds.

De plus notre groupe a toujours été réticent aux fonds cantonaux et dit qu'il faut financer les investissements directement. Quand il a fallu financer le m2, on l'a financé ; s'il fallait financer le m3 et que le projet soit sous toit, on le financerait ; mais je n'aimerais pas que se

reproduise la même chose qu'avec le projet Tridel, où on a voté environ 50 millions de crédits pour un déchoduc qui n'a jamais été fait. Ce déchoduc a été remplacé par un autre projet, et le Grand Conseil n'a même pas été informé du changement. Des fonds cantonaux ont donc été utilisés par les initiateurs du projet sans que ceux qui avaient financé l'opération, c'est-à-dire le Grand Conseil, soient informés du changement de projet. Je vois de gros risques et c'est pour cela que c'est avec plaisir que je verrai une commission examiner les risques qu'il y a à vouloir tout donner aux agglomérations. L'arrière-pays pourrait être amené à payer pour les villes et ne serait pas, lui, financé pour ses propres investissements.

M. Frédéric Borloz : — Je ne répéterai pas ce que vient de dire mon préopinant par rapport à l'opposition arrière-pays et capitale. Je suis bien placé pour en parler, puisque à Aigle, commune d'où je viens, nous participons à un projet d'agglomération Monthey et Aigle avec le canton voisin, ce qui fait que nous sommes conscients de cette problématique.

Mais le fonds soulève d'autres problèmes qu'il s'agira d'évaluer. Un fonds n'est pas une réserve où, si on a de l'argent, on met un peu de côté, etc. Non, ce n'est pas cela. Lorsqu'on propose un fonds de 2 milliards, qu'on mette une année ou dix ans pour le constituer, il faut le payer. Cela veut dire qu'il y a un coût, assumé par tout le monde, par tous les contribuables de ce canton. Si je souscris à l'objectif de cette proposition, je ne souscris pas du tout au chemin choisi pour l'atteindre, parce qu'effectivement, il y a un coût et que cela va nous conduire à constituer un deuxième fonds pour les investissements dans l'arrière-pays, et qu'après on constituera un troisième fonds pour les investissements au bord du lac, etc. Donc, je ne pense pas qu'il faille choisir ce chemin-là. Il faut maintenant que le Conseil d'Etat fasse une planification précise des investissements dans le temps, un listing détaillé et, ensuite, qu'il veille — et nous aurons un œil là-dessus — à ce qu'il y ait un équilibre entre les investissements pour l'arrière-pays et pour ceux qui sont destinés aux agglomérations.

M. Claude-Eric Dufour : — J'ai été surpris d'entendre le développement alors qu'il n'était pas indiqué à l'ordre du jour. C'est vrai que nous nous préparons peut-être différemment en fonction du développement ou non.

L'importance des investissements qui nous attendent par rapport aux infrastructures est un sujet d'actualité et il est nécessaire de l'aborder. En même temps, ce n'est pas un sujet nouveau dans la mesure où, quand nous avons abordé le sujet des trois voies CFF et autoroutières, nous avons envisagé un préfinancement, qui s'élevait à environ 500 millions pour l'un et pour l'autre. Cela a en tout cas été évoqué mais, à ce niveau, il y avait une affectation précise. Nous retrouvons un problème de solidarité — ce n'est pas seulement le propre de l'assurance-maladie — dans le fait de vouloir l'aborder pour les agglomérations. Est-ce que nous arriverons à toucher l'ensemble de la population vaudoise ? Est-ce qu'il est juste de créer un fonds qui touche uniquement les agglomérations ?

D'autre part, comment va-t-on pouvoir partager le financement entre les agglomérations s'il y a un fonds dédié uniquement aux agglomérations ? Il va certainement handicaper les possibilités de faire les connexions entre ces différentes agglomérations. Clairement, je rejoins l'avis de M. Mouquin, soit de réfléchir à la bonne affectation de ces fonds, si fonds il doit y avoir, et de travailler en commission dans ce sens-là.

La présidente : — Je précise pour votre information que c'est au secrétariat que l'erreur concernant le développement a été faite ; la discussion est de toute manière ouverte, même s'il n'y a pas de développement. Je prends cela sur nous.

M. Olivier Feller : — Ce qui est réjouissant dans ce débat, c'est que tous les collègues qui sont intervenus sont favorables au développement des transports. Des infrastructures de transports sont indispensables à l'essor économique du canton ainsi qu'à son développement

durable. Ce sont des enjeux importants et des montants élevés sont en jeu. Il faut investir aujourd'hui sans attendre, pour que notre canton reste compétitif dans dix, vingt, trente ans. C'est dans cet esprit que je soutiens la proposition de M. Junod.

Cela étant, il faudra veiller lors de la mise en œuvre de la motion, dans l'hypothèse où elle recueille une majorité de suffrages favorables, à ne pas opposer les transports publics aux transports routiers. Les transports publics et les transports routiers ne s'opposent pas, ils se complètent dans plusieurs régions. Je pense par exemple à mon district de Nyon, ainsi qu'au Nord vaudois. Dans plusieurs agglomérations, il y a des projets de transports routiers portés par les élus locaux et il faudrait éviter un décalage entre la nature des projets portés par les régions et les agglomérations et le champ d'application du fonds.

Deuxième élément, il est vrai qu'un certain nombre de députés considèrent que si l'on accepte la proposition Junod, il n'y aura plus d'argent pour les routes de campagne et de montagne. C'est un argument classique : lorsqu'on cherche à casser un projet, on l'oppose à d'autres projets potentiels. C'est un argument classique qui est avancé. Le but de cette motion ne consiste pas à anéantir les projets de campagne ou de montagne. Il ne faut pas avoir une vision exclusive du fonds d'infrastructures. Le Conseil d'Etat sera de toute façon chargé de proposer des modalités d'application de ce fonds d'infrastructures. On peut parfaitement imaginer que le Conseil d'Etat propose un contre-projet, un aménagement de la proposition Junod, de manière à intégrer également les routes de montagne et les routes de campagne. Il s'agit véritablement d'avoir une vision équilibrée et globale du développement des infrastructures de transports dans notre canton. Ces quelques commentaires étant faits, je crois que nous aurons l'occasion de discuter de façon plus approfondie de cette motion en commission.

M. François Brélaz : — Récemment, j'ai participé à une séance d'information organisée par les responsables du Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL). J'ai appris, par exemple, qu'en 2015, la Confédération devrait financer pour 500 millions de nouvelles sorties d'autoroutes à la Blécherette. Toutefois, la condition absolue pour la mise en œuvre de ces travaux est que certaines infrastructures soient terminées. Or, j'ai le sentiment que nous prenons du retard. C'est ainsi qu'à Romanel, un chemin baptisé chemin de la Sauge, doit devenir la route de contournement de cette commune. Les responsables régionaux attendent des décisions du Conseil d'Etat pour la réalisation de ce projet, mais rien ne vient. D'autre part, j'ai aussi appris à cette occasion que si l'on voulait éliminer tous les points noirs sur la ligne du LEB, il en coûterait 200 millions. Dans ce contexte, la motion qui nous est proposée paraît intéressante.

M. Guy-Philippe Bolay : — En ma qualité de directeur adjoint de la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (CVCI), je suis particulièrement sensible à la problématique des agglomérations et de leurs besoins en infrastructures. Bien que je ne sois pas a priori contre une entrée en matière sur une telle réflexion sur les projets d'agglomérations, un certain nombre de points obscurs devront être examinés par les travaux de la commission.

Premièrement, les objectifs d'une éventuelle loi sur les projets d'agglomération, et particulièrement ceux du fonds cantonal y afférent, devront être clairement définis avant d'effectuer la moindre levée de fonds. L'expérience a en effet montré que lorsque l'argent est à disposition sans avoir de règles préétablies pour le dépenser, on a tendance à le disperser dans une myriade de projets d'une utilité toute discutable. La définition au préalable des objectifs permettra en outre d'éviter de collecter plus d'argent que nécessaire pour la réalisation du projet. La commission devra absolument réfléchir à une juste adéquation entre les buts et les moyens nécessaires pour les atteindre. Pour ma part, je suis plutôt opposé à ce type de fonds cantonal.

Deuxièmement, la motion Junod parle essentiellement d'objectifs à atteindre en termes de mobilité douce et de transports publics. Or si on se réfère à la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques, l'article premier précise clairement que le fonds fédéral sert à l'achèvement du réseau routier, à l'élimination des goulets d'étranglement du même réseau et, en troisième lieu, à contribuer aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transports dans les villes et agglomérations. Comme la majorité de la population vaudoise utilise encore une voiture pour se déplacer, il serait particulièrement inopportun qu'un fonds cantonal ne vise qu'à réduire le réseau routier existant. J'encourage dès lors la commission à prévoir les mêmes principes dans les objectifs généraux du fonds cantonal envisagé, si elle va de l'avant.

Troisièmement, sur le plan financier, l'Etat devrait soit alimenter seul ce fonds cantonal soit, s'il fait appel à d'autres entités comme suggéré dans la motion, les rémunérer correctement et au prix du marché.

Quatrièmement, et pour conclure, j'encourage la commission à réfléchir à la transformation de cette motion en postulat afin de ne pas bloquer le genre de solutions à imaginer.

M^{me} Fabienne Freymond Cantone : — Vendredi 17 septembre 2010, nous étions des députés de toute la Suisse romande à Fribourg, au siège du parlement cantonal suite à une invitation du Forum interparlementaire romand (FIR), et nous avons parlé agglomération. Les invités qui se sont exprimés étaient des spécialistes suisses majeurs de ce domaine. Il y avait, entre autres, M. Guy Morin, président du gouvernement de Bâle-Ville et président de la Conférence tripartite cantons-Confédération-communes, ainsi que M. Georg Tobler, chef de la section Politiques des agglomérations de l'Office fédéral du développement territorial à Berne. Ce qui est clairement ressorti des dires de ces deux personnes, c'est qu'on doit aller de l'avant avec cette politique d'agglomérations, par des investissements dans des infrastructures. C'est indispensable pour la Suisse. Ce qui était aussi intéressant d'entendre — c'est très bien que je puisse prendre la parole après M. Bolay — c'est qu'il faut penser institutions, contrôles parlementaires, contrôles autour de ces investissements. Mais, là, on va pouvoir aller assez vite.

J'annonce qu'une résolution a été votée vendredi par tous les députés suisses romands présents, demandant qu'on « suscite la création de conseils d'agglomération dans chaque projet d'agglomération, pour assurer la légitimité démocratique de décisions en matière d'aménagement, de mobilité, de culture, etc. Ces conseils seraient composés d'élus issus de parlements communaux, régionaux ou cantonaux, selon les ressources mises en faveur du projet d'agglomération. » Donc, des lettres partiront extrêmement rapidement dans tous les Grands Conseils de Suisse romande, plus Berne, pour inviter un groupe de travail à plancher sur ce sujet, qui pourra être repris ultérieurement par le Bureau interparlementaire issu de la Convention sur la participation des parlements (CoParl).

Pour avancer parallèlement sur ce sujet, je vais déposer la semaine prochaine, ou la suivante, une interpellation sur le thème des agglomérations et des institutions. Je prendrai comme base une convention traitant de l'agglomération franco-valdo-genevoise, qui pose « des tas » de problèmes et de questions.

M. Vassilis Venizelos : — Sur le volet institutionnel, je rappelle que le Grand Conseil a renvoyé le postulat Mahaim, qui demande des éclaircissements sur cette problématique et qui donne certaines pistes de réflexion ; à suivre. Pour ceux qui seraient tentés d'opposer arrières-pays à communes urbaines en s'appuyant sur cette proposition, je pense que ce raisonnement est faux. M. Feller l'a dit, ce n'est pas parce qu'on investit dans les agglomérations qu'on ne

va plus investir dans les régions rurales. D'autre part, à l'horizon 2020, ce seront trois habitants sur quatre qui habiteront dans les différentes agglomérations.

Les habitants de l'arrière-pays profitent également des différents services offerts par ces agglomérations urbaines. Enfin, le rayonnement du canton passe par le rayonnement de ses métropoles, qui s'inscrivent dans un réseau métropolitain à l'échelle nationale, voire à l'échelle européenne. A l'instar de ce qui a pu être fait dans les cantons de Genève et Neuchâtel, il me semble indispensable que le canton de Vaud montre son intérêt à soutenir des projets d'agglomération.

M. Pierre Grandjean : — Oui, les agglomérations sont importantes pour l'ensemble du canton. Les Vaudois et les Vaudoises l'ont prouvé par leur décision sur le financement du m2. Mais le canton, ce n'est pas que les agglomérations. Il y a un pays profond, que les règles du Plan directeur cantonal ne permettent pas vraiment de développer, car il n'y a pas dans ces régions de transports publics performants. On ne peut pas développer ces transports publics, principalement parce qu'il n'y a pas assez d'habitants. Avec la création d'un fonds de 2 milliards, restera-t-il des moyens pour l'équipement de ce pays profond ? Il sera très important d'y veiller dans le cadre de la commission qui traitera de cet objet.

La discussion est close.

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