



Motion en faveur d'une participation financière cantonale aux programmes de développement des transports publics

Le développement des transports publics (TP) se heurte en l'état¹ à la clause de l'art. 163, alinéa 2 de la Constitution vaudoise, qui limite la marge de manœuvre du Gouvernement en matière de tâches dites « nouvelles ». De fait, cette disposition restreint dans une large mesure la capacité du Conseil d'Etat d'adapter les équipements en général et les infrastructures de transports en particulier aux exigences de la croissance économique et démographique soutenue que connaît le canton depuis plusieurs années. Cet état de fait est d'autant plus préoccupant que les investissements freinés, voire bloqués, s'inscrivent dans la droite ligne des objectifs poursuivis par le Plan directeur cantonal en matière de transports publics.

Les situations de blocage peuvent confiner à l'absurde. Selon certains juristes, il faudrait, par exemple, attendre que les normes en matière de protection de l'air soient régulièrement dépassées pour que des investissements dans les TP soient considérés comme des tâches liées, en l'espèce à l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air !

A ces concepts juridiques s'oppose la réalité, celle d'une augmentation continue de la population, de la concentration de celle-ci dans les agglomérations et d'un risque objectif de dégradation de la qualité de la vie, si l'on n'accompagne pas cette croissance voulue par une majorité par des investissements adéquats. Pourtant, l'adage dit que « gouverner, c'est prévoir » et à cette fin, une motion Grégoire Junod et consorts visant à poser les bases légales en faveur d'un Fonds d'agglomération est en attente d'un intéressant débat au Grand Conseil. Dans tous les cas de figure, ce type d'investissements nécessite à la fois des montages financiers complexes (cf. participation à tous les niveaux institutionnels), rapides (cf. échéancier de la Berne fédérale), et considérables, comme on l'a vu pour le M2.

Dans ce contexte, les député-e-s du district de Nyon ont approché les autres régions du canton via les responsables de leur Conseil régional, afin d'envisager une opération conjointe permettant de débloquer la situation de manière coordonnée à l'échelle cantonale. Ils ont pu constater que l'avancement des travaux était assez variable, mais qu'à tour de rôle, toutes les régions et agglomérations du canton seront inéluctablement confrontées au problème du financement de leurs infrastructures de TP : pensons à la Riviera et au prolongement des lignes conduisant à Rennaz, aux villages des bassins de vie reliés à l'agglomération d'Yverdon ou aux communes concernées par le PALM. En ce sens, il s'agira qu'à tour de rôle, la solidarité cantonale joue pleinement, pour les projets pertinents et de qualité, y compris hors des agglomérations ; à l'instar du système mis en place pour les investissements périodiques destinés à l'entretien des établissements sanitaires.

¹ L'exposé des motifs relatif au projet de loi modifiant la LATC (en consultation jusqu'au 17 septembre 2011) prévoit de donner un caractère contraignant aux plans directeurs régionaux et communaux pour les Autorités cantonales et communales. Si cette proposition était retenue par le Grand Conseil, cela pourrait, sous conditions, lever l'hypothèque constitutionnelle de la « dépense nouvelle ».

Aujourd'hui, sans connaître le détail des projets couverts par l'annonce du Conseil d'Etat dans le cadre des 325 millions affectés aux infrastructures et à la mobilité (cf. BIC du 19 août), c'est un crédit d'environ 9 millions qui doit de toute urgence être débloqué au niveau cantonal, afin de mettre à niveau l'offre de TP de la partie vaudoise de l'agglomération franco-valdo-genevoise. En l'occurrence, les communes de la région ont d'ores et déjà définitivement accepté de lever 31 francs par an et par habitant sur cinq années, soit la mise en place concrète d'un fonds d'investissement des transports publics d'un montant de 13.5 millions, et la Confédération est prête à s'engager à hauteur de 5.6 millions. Ces ressources consolidées doivent permettre la réalisation du programme de réorganisation des transports publics, structuré dans une logique de rabattement autour des quatre gares régionales. Ce programme concerne 20 lignes de bus urbaines et suburbaines, ainsi que l'amélioration du cadencement du chemin de fer du « Nyon-Saint-Cergue-Morez » (NStCM). Cette amélioration significative de l'offre des TP est coordonnée avec l'évolution de l'offre ferroviaire des CFF qui desservira les gares régionales, dès décembre 2012, avec un cadencement semi-horaire de trains rapides (RE), toute la journée, tant en direction de Lausanne que de Genève.

Les député-e-s du district de Nyon demandent au Conseil d'Etat par la présente motion de déposer un projet de décret d'ici la fin de l'année 2011 permettant la réalisation des infrastructures précitées, considérées par le DINF² comme « en tous points conformes aux objectifs cantonaux » (programme de législature, développement territorial maîtrisé, politique de mobilité durable). Ils forment le vœu que d'autres régions pourront, le moment venu, présenter des demandes analogues.

Nyon, le 23 août 2011

Premiers signataires :

Philippe Martinet, Gland & Olivier Feller, Genolier

Aebi Jean-Robert

Debluë François

Freymond Cantone Fabienne

Labouchère Catherine

Pertusio Mario-Charles

Sordet Jean-Marc

Ansermet Jacques

Dufour Claude-Eric

Gölaz Florence

Mayor Olivier

Poncet Gabriel

Cornaz-Rovelli Valérie

Kappeler Hans-Rudolf

Melly Serge

Ruey-Ray Elisabeth

² Cf. lettre du chef du DINF au Conseil régional du district de Nyon du 4 mai 2011