

Motion Fabienne Freymond Cantone et consorts pour un crédit-cadre servant à la réalisation de projets liés à des infrastructures de transports et de mobilité

Texte déposé

La politique des agglomérations lancée par la Confédération fin 2001, et sa concrétisation en 2008 par la création d'un fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, a lancé une dynamique positive dans tout le pays. Notre canton, notamment avec ses cinq agglomérations, n'échappe pas à cette règle. Par ailleurs, l'Etat de Vaud a finalisé un Plan directeur cantonal, mettant en avant sa volonté politique d'améliorer les réseaux de transports publics et de mobilité sur l'ensemble de son territoire. Un foisonnement de projets est sorti de ces dynamiques, projets pratiquement tous de nature intercommunale, voire intercantonale et internationale (district de Nyon avec la France voisine et Genève pour l'agglomération franco-valdo-genevoise, le Chablais avec le Valais, etc.). Ces coopérations intercommunales ou intercantionales sont difficiles à mettre en place car elles nécessitent de passer au-dessus des intérêts immédiats de sa propre commune, et impliquent beaucoup de temps et d'énergie à consacrer aux études, aux séances de médiation et aux arbitrages. Elles ont toutefois abouti à des projets pouvant améliorer significativement l'offre en transports publics, en aménagements routiers ou en mobilité douce sur des territoires plus ou moins grands du canton. La Confédération ne finançant par ailleurs qu'une infime partie des projets présentés par les diverses agglomérations, il appartient à l'Etat de consolider les efforts faits à ce jour par les communes et associations de communes. L'Etat doit le faire, pour, à la fois, tenir ses divers engagements politiques¹, et répondre aux problèmes de saturation des infrastructures de transports publics et de mobilité. Ces problématiques, de plus, dépassent un cadre strictement local, et représentent par ailleurs souvent des montants très élevés pour les ressources communales.

Notre parlement a refusé fin septembre 2011 la motion Grégoire Junod et consorts pour une loi sur les projets d'agglomération et la constitution d'un fonds cantonal d'investissement, ne s'accordant notamment pas sur le moyen du « fonds » pour poser le principe de l'engagement du canton dans le développement et la réalisation des projets d'agglomération. Tous se sont accordés à dire cependant que les investissements dans ces infrastructures (transports publics, mobilité douce, réaménagements routiers) sont cruciaux pour suivre et soutenir le développement de notre canton. Toutes les régions ont vécu aussi des blocages de projets pourtant aboutis, répondant autant au programme de législature du Conseil d'Etat, qu'au Plan directeur cantonal ou qu'à la loi sur les transports publics, blocages dus à une exigence de compensation de charges induites par ces investissements. Ainsi, pour que notre canton avance dans l'étude et la construction d'infrastructures ou investissements divers liés aux lignes de bus, à la mobilité douce, aux P + R ou autres aménagements routiers dans nos agglomérations, **il s'agirait d'octroyer un crédit-cadre² destiné à financer de tels projets au même**

¹ Programme de législature, Plan directeur cantonal, loi sur les transports publics.

² Crédit-cadre, art. 31 et 33 de la LFin, soit un crédit d'investissement, fait de dépenses d'investissements ou de prêts et participations, relatif à un groupe d'objets affectés au même but.

titre que ce qui est fait dans le domaine des améliorations foncières et de l'entretien des bâtiments par exemple.

Le crédit-cadre, en plus de fixer une priorité politique dans le plan des investissements de l'Etat, a deux avantages notables. Il permet à la fois de travailler avec souplesse, le Conseil d'Etat pouvant prioriser tel ou tel projet selon son degré de maturité atteint par exemple. Le crédit-cadre permet aussi de fixer des chiffres et donc de rendre des comptes à leur sujet, soit dans le plan des investissements, soit dans le bouclage des crédits-cadres, où tous verront la répartition régionale de ces investissements, répartition qui évitera dans le futur toute concurrence contreproductive. Ces projets devraient bien sûr tous passer sous la loupe du Département des infrastructures et de ses Services de la mobilité et des routes.

De plus, la situation financière de l'Etat devrait permettre de financer des projets urgents et prioritaires de façon à réduire les coûts induits par les engorgements sur les routes et dans les trains, ainsi que d'adapter les infrastructures de transports compte tenu de l'accroissement de la population. Le canton doit pouvoir dégager des moyens financiers au vu de la diminution de la dette, qui est passée de CHF 8,6 milliards en 2004 à CHF 1,9 milliard en 2010, et du degré d'autofinancement des investissements, qui excède les 200% depuis 2005 avec des pics supérieurs à 700% en 2007, 2008 et 2009.

En d'autres termes, par cette motion, nous demandons :

1. qu'un crédit-cadre soit finalisé rapidement par le Conseil d'Etat pour financer les divers projets d'agglomération dans le canton, mesures ayant trait aux transports publics, aux aménagements routiers et à la mobilité, tel qu'il s'y est engagé politiquement ;
2. que les charges, liées à des investissements qui entrent dans l'enveloppe budgétaire à disposition du Conseil d'Etat ou à des dépenses de fonctionnement découlant de l'application du Plan directeur cantonal en matière de transports publics et de mobilité, soient considérées comme découlant de l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet de loi ou de décret présenté au Grand Conseil.

Nous désirons que cette motion soit développée en plénum et transmise à une commission pour étude et préavis au Grand Conseil.

Nyon, le 1^{er} octobre 2011. (Signé) *Fabienne Freymond Cantone et 32 cosignataires*

Mme Fabienne Freymond Cantone : — Tout le monde a donné son accord pour investir pour notre canton et ses besoins en routes, mobilité et transports, lors de la discussion de la motion Junod sur les fonds d'agglomérations. Le président du gouvernement lui-même nous a rassurés quant à la volonté du Conseil d'Etat de suivre en infrastructures le développement du canton, notamment avec de l'argent mis de côté sur la facture de la péréquation fédérale. Bref, tout le monde était d'accord pour accompagner nos diverses agglomérations dans leurs besoins, mais nous n'avions pas de majorité pour qu'un fonds alimente ces besoins. Nous avons bien entendu cette remarque. Nous revenons donc avec un moyen de financement clair, transparent et souple, que l'Etat utilise dans de multiples domaines : le crédit cadre. Ainsi, cette motion demande au Grand Conseil de confirmer sa volonté d'investir exprimée il y a quelques semaines en demandant que notre gouvernement ajoute une ligne crédit-cadre agglomérations dans son plan d'investissements.

Un crédit-cadre, c'est la panacée dans le sujet qui nous occupe. Il définit une enveloppe pluriannuelle d'investissements. Ainsi, c'est un engagement clair que l'on veut faire quelque chose dans le domaine de la mobilité au sens large et des transports publics. Cette enveloppe devra contenir un descriptif des investissements et dépenses prévues à priori bien sûr, mais elle permettra de travailler de manière flexible, ce qui est nécessaire dans cette thématique où les blocages sur le terrain peuvent être multiples et imprévisibles. Ainsi, le Conseil d'Etat pourrait décaler ou anticiper les dépenses d'une année à l'autre, ou passer d'un projet à l'autre, si certains devaient rencontrer des blocages. Et le contrôle du parlement me direz-vous ? Et bien il sera entier. En effet, le Grand Conseil, par le crédit cadre, reste maître à bord. C'est lui qui doit approuver le crédit en premier lieu et il doit aussi approuver sa clôture. Ainsi, il y a tout loisir, pour les parlementaires, de demander des comptes au Conseil d'Etat sur l'état de la situation, sur le crédit approuvé, sur la ventilation par projet et par agglomération des investissements faits. Un crédit-cadre ne convient pas à une liste de projets fixe et contraignante ; ainsi, une adaptation des investissements au vu des aléas juridiques ou politiques peut se faire en continu par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil garde le contrôle.

Nous avons tous connu, dans nos régions, des projets bien ficelés bloqués par le Conseil d'Etat parce que les charges induites par ces projets étaient « nouvelles » et devaient donc être compensées. Ainsi, des investissements tout prêts, agréés par le Département des infrastructures, restaient bloqués pour cause de manque de possibilités de ce dernier de compenser ces charges induites. Cela ne doit plus se produire. Si l'on veut que notre canton puisse investir, on ne doit pas exiger de compensation sur les intérêts et amortissements découlant de ces investissements. Avec cette politique de petit comptable, nous n'arriverons à rien, sinon tout bloquer.

En plus de la notion de crédit-cadre pour les dépenses liées aux agglomérations, cette motion met les choses au clair sur le sujet. S'il y a une dépense d'investissement dans l'enveloppe budgétaire du Conseil d'Etat ou des dépenses de fonctionnement qui découlent de l'application du Plan directeur cantonal en matière de transports publics et de mobilité, elles doivent être considérées comme découlant de l'exécution d'une tâche publique préexistante. Eliminons donc ce biais de compensation d'investissements qui nous empêche d'investir, alors que notre canton en a tellement besoin. Nous sommes tous d'accord sur ce point, tous bords confondus. Au vu des idées nouvelles qui sont introduites dans cette motion, je pense qu'il est plus sage qu'elle passe par le biais d'une commission avant, j'espère, qu'elle ne soit renvoyée au Conseil d'Etat pour exécution. Le Conseil d'Etat n'avance pas dans ses investissements, montrons lui la voie.

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