

# PROPOSITION AU CONSEIL INTERCOMMUNAL DU 27 SEPTEMBRE 2011

## GROUPE DE TRAVAIL SUR LE PLAN D'INVESTISSEMENT REGIONAL<sup>1</sup>

Nyon, le 15 septembre 2011

### Rappel des enjeux et du travail effectué

La présentation du premier plan d'investissement régional au Conseil intercommunal de juin 2010 a engagé au sein des communes et de la région une vaste réflexion qui a permis d'établir une vision d'ensemble et de dégager une volonté de concrétiser les projets identifiés. Ces derniers sont tous considérés comme nécessaires à la région, tant pour rattraper le retard accumulé ces dernières décennies que pour faire face aux besoins des prochaines 20 années. Le travail engagé a également débouché sur d'autres résultats; l'ensemble a été traduit dans une note au Conseil intercommunal de juin 2011<sup>2</sup>.

Au-delà de l'accord qui prévaut au sein des collectivités publiques sur la nécessité de traiter l'ensemble des projets identifiés, le groupe de travail a approfondi la réflexion en :

- i) développant un cadre de propositions pour les conditions à réunir pour qu'un projet intègre le plan d'investissement régional;
- ii) identifiant, au travers de l'approche comparative de différents scénarios fondés sur la recherche d'équité, les modalités de financement des investissements; le groupe de travail proposait que les investissements soient assurés pour moitié par une participation financière au franc par habitant et pour l'autre moitié par les ressources générées par les droits de mutation et les impôts sur les gains immobiliers ;
- iii) cernant les éléments de processus pour mettre concrètement en place le plan d'investissement régional.

Parallèlement à cette réflexion, le Plan directeur régional stratégique (PDRN) a été adopté par la quasi-totalité des communes du district permettant ainsi d'inscrire la quasi-totalité des investissements projetés dans un cadre général de cohérence. Ce dernier est également renforcé par l'intégration du PDRN dans l'agglomération franco-valdo-genevoise (AFVG).

**D'une manière ou d'une autre il faut souligner que les collectivités publiques devront assumer les différents investissements identifiés dans le présent plan d'investissement régional. Pour les différents projets, la recherche de fonds tiers cantonaux, confédéraux et privés doit être systématique, optimisée et contractualisée.**

Actuellement le plan d'investissement régional recense un peu plus de 60 projets. Il s'agit d'un outil dynamique qui sera régulièrement mis à jour selon l'évolution des projets (coûts affinés, calendrier, ...) ou au gré de l'intégration des nouveaux investissements identifiés, pour autant qu'ils répondent aux critères mis en place par le groupe de travail.

---

<sup>1</sup> La composition de ce groupe de travail a été adaptée en ce début de nouvelle législature : les représentants des groupes de communes sont : *André Métrailler, Bertrand Bory, Jean-Claude Reiss, Georges Rochat, Eric Hermann, Antoine Nicolas, Claude Uldry, Jean-Marc Sordet, Hubert Monnard, Daniel Collaud*, les représentants du CODIR sont : *Gérald Cretegny, Serge Beck, Denis Dumartheray, Jean-Noël Goël, Thierry Magnenat, Philippe Paréaz, Bernard Penel, Gérard Produit, Daniel Rossellat, Jean Sommer, Pierre Stampfli*.

<sup>2</sup> Note au Conseil intercommunal du mois de juin 2011 4 pages et 3 annexes

A l'heure actuelle les projets sont majoritairement des investissements liés aux mobilités. Le plan d'investissement régional intégrera très certainement d'autres préoccupations des collectivités publiques liées au développement socioéconomique et à l'environnement<sup>3</sup>.

## Mettre en place concrètement le plan d'investissement régional

Le nouveau CODIR est persuadé que l'un des enjeux de la présente législature consistera à traduire en actions concrètes les intentions fermes qui sont contenues dans le plan d'investissement régional. C'est la raison pour laquelle il a créé un département spécifique en charge de la coordination du plan d'investissement régional.

A l'image de la démarche mise en place pour la concrétisation du programme de réorganisation **des transports publics famille rouge**, dont les principes d'action et de solidarité ont été compris et intégrés par tous, il s'agit d'évaluer la logique de financement qui pourrait être mise en place pour les autres familles d'investissement.

Les différentes **infrastructures routières famille grise** identifiées ont toutes un caractère structurant pour le réseau routier régional; elles facilitent les accès aux gares et centres urbains et inversement des centres urbains aux espaces ruraux ou aux axes de transports nationaux; elles contribuent par leur requalification à faciliter divers accès aux espaces publics de loisirs et détente, ou selon les situations, elles garantissent la coexistence de différents modes de mobilités sur les mêmes axes; la procédure de réaménagement de certains axes peut encore réduire le caractère accidentogène ou transformer sur le plan paysager l'infrastructure pour rendre le périmètre plus convivial. Ces projets structurants, qui sont reconnus par l'agglomération FVG rendent des services aux habitants de la région et visiteurs extérieurs et bien entendu aux citoyens des communes territoriales. Leur bonne planification permet, selon les cas, de lever des participations financières fédérales et/ou cantonales substantielles.

Il est proposé que le solde du coût de ces infrastructures routières qui demeure à la charge du district soit pris en charge pour moitié par les communes territoriales concernées et pour moitié par la région.

La question de la réalisation **des parkings d'échange famille beige** est importante pour les pendulaires qui ne sont pas desservis à proximité de leurs domiciles par des transports publics performants. Ces équipements peuvent permettre à ces derniers qui se rendent à leur travail dans les centres urbains régionaux, à Genève ou à Lausanne de trouver une offre combinée avec les transports publics. Certains de ces parkings sont également importants pour accéder aux zones de loisirs dont les accès sont souvent difficiles quelques dizaines de jours par an (Givrine et Dôle notamment).

Différentes variantes sont possibles pour la réalisation de ces parkings :

1. Chaque projet de parking est conçu de manière spécifique; le risque demeure que chaque équipement soit conçu dans un cadre distinct rendant difficile la tarification harmonisée entre les projets du district, idem pour les conditions ou règles d'accessibilité. Les usagers peuvent être tentés de se rendre dans les situations les plus avantageuses.
2. A l'instar de ce qui est fait couramment ailleurs, il serait opportun d'étudier la possibilité de mettre en place un outil de type fondation des parkings avec une répartition du capital et des investissements à établir entre le Conseil régional et les communes concernées. Cette formule présenterait l'avantage d'une solidarité «ville/campagne»; elle permettrait également à la commune territoriale de satisfaire des besoins plus locaux. Idéalement, le terrain devrait être mis à disposition par la commune territoriale.

<sup>3</sup> Cf Brochure « Quel développement pour le district de Nyon ? » 12 pages août 2011

Le groupe de travail préconise la solution 2. En attendant que des décisions formelles soient prises sur la répartition du capital de cette future fondation. Nous retenons dans le tableau financier du plan d'investissement régional une répartition financière de 50% pour les communes territoriales et de 50% pour la région.

La plupart des projets de **mobilité douce** **famille brune** identifiés sont des connecteurs de réseaux pour faciliter les accès aux gares régionales. Ils ont donc un caractère structurant. Ils peuvent faciliter les accès aux usagers de gares ou des centres urbains, qu'ils proviennent de la commune territoriale ou des communes avoisinantes. Le district a beaucoup de retard pour la mise en place concrète de ce type d'infrastructures qui sont encouragées financièrement par la Confédération s'ils sont intégrés dans l'agglomération. Il est proposé que le solde du coût de ces infrastructures, qui demeure à la charge du district, soit pris en charge pour moitié par la commune territoriale concernée et pour moitié par la région.

Les projets dans le domaine de **l'environnement** **famille bleu ciel** sont pour le moment peu nombreux. Plusieurs réseaux agro-environnementaux sont mis en place par les agriculteurs du district.

Ils offrent diverses perspectives tangibles pour préserver et renforcer les valeurs paysagères exceptionnelles de la région; ces réseaux contribuent également à mettre en place des réseaux de mobilité douce pour les loisirs et les activités équestres de randonnée. Divers cofinancements peuvent être mobilisés sur le plan cantonal et fédéral. Ils ne suffisent en général pas. Les agriculteurs recherchent des compléments de financement auprès des communes et de la région. Sur la base des apports constitués par les porteurs de projets, il est proposé le soutien subsidiaire des communes territoriales et de la région à parts égales. Ces actions de préservation et d'amélioration des paysages profitent aux diverses populations du district urbaines et villageoises. La même logique d'appui peut être proposée pour les projets de corridors biologiques.

Les communes territoriales sur lesquelles sont situées les différentes **sorties autoroutières de l'A1** **famille noire** n'ont certainement pas décidé que ces dernières devaient se situer sur leur territoire communal. Il est évident que les parts de financement qui demeurent à la charge du district, après avoir mobilisé les financements fédéraux et cantonaux possibles, soit pris en charge par une solidarité financière totale de la région.

Pour la catégorie **Economie** **famille bleu foncé** l'approche peut être distinguée au sein de deux groupes. Le premier réunit les projets de relocalisation foncière ou la région a été clairement et formellement mandatée notamment pour le cas d'ACW par le canton et la Confédération pour piloter certains projets. Pour concrétiser ces dossiers complexes, la région s'est dotée d'un outil adéquat, SOFREN S.A. qui a été mise en place en 2010. Les investissements liés à ces projets devraient être à la charge de la région. Il faut relever que ces projets à terme permettront un retour sur investissement.

Concernant les autres projets économiques, ils sont spécifiques selon les objets et selon les acteurs privés et publics tiers qu'il est potentiellement possible d'associer. Le solde des investissements qui demeurent à la charge du district devraient être assurés par la région.

Pour les projets relatifs aux équipements régionaux nécessaires pour **les sports, les loisirs, le tourisme et la culture**, nous pouvons rencontrer deux types de projets. La première catégorie concerne les projets où la région apporte un appui subsidiaire **famille vert clair** ou une aide ponctuelle (parc zoologique La Garenne, Maison des vins, Musée de Chiblins).

L'autre catégorie concerne les investissements **famille vert foncé** où l'appui des communes et de la région est déterminant pour l'existence même du projet. Dans ce dernier cas de figure, il convient de différencier dès le départ les questions liées à l'investissement, à la propriété et à l'exploitation :

- i) Investissement : chacun des projets doit répondre aux mêmes exigences au niveau de sa justification régionale. L'expérience vécue dans le cadre du projet de télésiège de la Dôle démontre que si l'on privilégie l'approche projet par projet bien peu d'entres eux seront concrétisés en raison de la complexité de chacune des procédures qu'il sera nécessaire d'engager. Le groupe de travail préconise pour les équipements régionaux sport, loisirs, tourisme et culture la mise en place d'une ou de plusieurs société(s) d'équipement régional (société d'équipement touristique, société d'équipement culturel,...).

L'approche préconisée par le groupe de travail évite aux communes territorialement concernées un lourd investissement de départ. Cette économie de financement devra être consacrée au soutien à l'exploitation du projet en question.

- ii) La propriété : plusieurs voies sont possibles

- a. le bien immobilier bâti appartiendrait proportionnellement aux investisseurs qui s'engageraient. En cas de pluralité des propriétaires, une forme de copropriété devrait être mise en place. Le risque avec ce type d'approche est la multiplication des cas de figure.
- b. Il est possible que le soutien de la région se traduise par un subside à fond perdu (mécénat) auquel cas la région n'aurait rien à entreprendre dans le suivi et l'évolution du projet.
- c. La mise en place d'une ou de plusieurs sociétés d'équipement présenterait l'avantage d'une immense simplification par la limitation du nombre de sociétés à créer.

Le groupe de travail préconise la mise en place de cette dernière solution (c) avec la création d'une ou de plusieurs société(s) d'équipement dans laquelle la région serait l'investisseur principal. Les participations privées (PPP) peuvent être envisagées dans tous les cas de figure.

- iii) L'exploitation : L'exploitation pourrait être assurée par un tiers sous contrat. L'exploitant pourrait être un privé, une association ou bien même une commune. Les charges financières liées à l'investissement seraient assurées par le propriétaire et dès lors, l'exploitant serait dégagé des frais financiers. Les enseignements du projet de Télé-Dôle S.A. démontrent que si la région avait été l'unique propriétaire en assurant elle-même les frais financiers de l'investissement, l'exploitation du télésiège serait viable.

## Retour sur investissement

Pour les familles bleue et beige, la démarche présentée n'évoque que les charges d'investissement. Ces familles d'investissements permettent des retours sur investissement qui sont certains mais d'une nature spécifique selon les projets.

La plupart des projets économiques (52 millions) concernent des acquisitions foncières et/ou des investissements fonciers qui généreront des retours sur investissement qu'il faudra chiffrer lorsqu'un projet sera présenté au Conseil intercommunal.

Pour la famille beige (parkings d'échange), les 13.5 millions seront rentabilisés par les locations.

## Conclusions

Pour réaliser les différents projets du plan d'investissement régional, la solidarité régionale qu'il sera possible de mobiliser sera la clé de la réussite des différents projets. Quelque soit la forme des financements et de la temporalité des réalisations, les collectivités publiques du district devront assumer la réalisation des projets identifiés.

Le groupe de travail constitué des représentants des groupes de communes et du CODIR sont persuadés qu'il faut rechercher le meilleur niveau de solidarité selon les familles de projet. Il est donc suggéré aux municipalités du district d'ouvrir dans leur plan d'investissement communal de la législature 2011-2016 une rubrique investissement régional et d'inscrire un montant de CHF 190.— par habitant (avec la déduction des 31.— déjà consacré à la réorganisation des transports publics).

Il demeure entendu que ces fonds restent dans les communes (sous forme de réserve) et ne sont mobilisés que lorsque le Conseil intercommunal aura validé un projet.

La présente proposition est présentée au Conseil intercommunal du 27 septembre 2011 et transmise aux membres du Conseil régional. Les communes pourront faire parvenir leurs questions et suggestions au groupe de travail.

L'objectif de ce dernier consiste à préparer un préavis d'intention que le CODIR présentera au premier Conseil intercommunal de 2012. Si l'organe délibérant du Conseil régional accueille favorablement ce préavis, les communes seront invitées à présenter à leurs conseils communaux/généraux un préavis de crédit d'investissement sur 5 années.

Le groupe de travail préconise également qu'une campagne de communication adéquate soit mise en place pour que cette démarche de concrétisation du plan d'investissement régional soit comprise et adoptée par tous.