



RAPPORT DE LA

Commission ad hoc (CoAH)

CHARGÉE D'ÉTUDIER LE

PREAVIS 47-2025

Reconduction du Dispositif d'investissement solidaire de la région de Nyon (DISREN)

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillères et Conseillers,

La Commission s'est réunie le jeudi 16 janvier dans les locaux de Région de Nyon afin d'étudier l'objet cité en titre en présence de M. Frédéric Mani, président du Codir et de M. Boris Mury, secrétaire général. Elle les remercie pour leur disponibilité, les informations apportées et les réponses aux diverses questions.

RAPPEL HISTORIQUE

C'est en 2010 qu'un premier atelier regroupant les représentants de 40 communes a élaboré le concept de projets d'investissements régionaux et de son financement. Cela a débouché en 2012 sur le préavis 18-2012 nommé par un nom qui a fait couler passablement d'encre et de salive, le PIR (Programme d'Investissement Régional). La barre avait été mise très haute par le Codir, à savoir que son acceptation devait être validée par au minimum 38 des 44 communes membres et l'équivalent en voix de 90 % de la population. Les chiffres en question n'ayant pas été atteints, ce dispositif d'investissement n'a pu entrer en vigueur. Le motif principal de ce refus reposait surtout sur le risque d'un coût trop élevé pour certaines communes.

Il a donc fallu quasiment tout reprendre à zéro selon un projet nommé non plus PIR mais DISREN (Dispositif d'investissement solidaire de la région de Nyon). Un garde-fou financier a été mis en place sous forme d'un plafond de 0,9 du point d'impôt communal sur l'ensemble des projets décidés dans l'année. A cela s'ajoute un 0,1 point financé par les rentrées IGI-DMU (impôt sur les gains immobiliers et droits de mutations). Ce plafonnement équivalent au maximum à un point d'impôt communal faisant l'objet du préavis 50-2015 a convenu à la fois aux délégués du Conseil intercommunal et aux divers Conseils communaux et généraux avec toutefois des critères d'acceptation moins contraignants à savoir les trois quarts des communes membres du Conseil régional et l'équivalent des trois quarts de la population représentée. Ce dispositif entré en vigueur en 2016 était prévu jusqu'à fin 2019.

Courant 2019 sa reconduction a été proposée par le biais du préavis 44-2019 pour une durée de cinq ans. Dans les grandes lignes il a été repris pour l'essentiel avec ce qui y figurait jusque là mais toutefois avec un ajustement important basé sur l'expérience des années écoulées à savoir notamment la mention de deux cercles porteurs A et B et de deux cercles solidaires A et B. Quelques modifications de moindre importance y ont également été apportées.

FONCTIONNEMENT DES PROJETS

Il importe de rappeler que sans le DISREN, aucun projet ne pourrait aboutir puisque la compétence de Région de Nyon se limite à l'étude de faisabilité dont les frais sont pris en charge par le budget de fonctionnement.

Par contre la concrétisation, soit l'étude de réalisation et la réalisation, passe impérativement par le DISREN. Autant dire qu'en cas de non-reconduction de celui-ci, Région de Nyon n'aurait plus qu'une activité moindre à savoir uniquement ce qui peut être pris en charge par le budget de fonctionnement, par exemple les études de faisabilité de projets, le soutien à la culture et au sport ou des actions de pilotage et de coordination. Mais ce que la population attend ce sont des actions concrètes et visibles. Et cela ne peut se faire qu'au travers du DISREN. De plus sa non-reconduction serait fortement préjudiciable pour toutes les communes lorsque l'on voit les aides provenant de fonds de tiers. Pour les 30 préavis acceptés pour un montant DISREN total de CHF 14'035'100, l'outil mis en place atteint les objectifs fixés par la Région et permet une vraie solidarité entre les communes adhérentes au dispositif. Près de 100 millions de fonds de tiers, notamment cantonaux et fédéraux, sur un coût total de CHF 168'744'389 de projets subventionnés par le DISREN ont ainsi pu être levés. Cela en fait un mécanisme de financement envié par les autres régions de notre Canton dont les essais dans leur périmètre n'ont pas encore été concluants.

Durant la période écoulée, aucune remarque particulière ou suggestion d'adaptation n'a été émise par l'une ou l'autre des communes membres. Cela a incité le Codir à proposer le renouvellement du dispositif pour une durée indéterminée. Considérant ce qui est mentionné dans le précédent paragraphe, la commission n'y voit pas de contre-indication tant le DISREN ne peut être dissocié du fonctionnement de Région de Nyon. Cela n'empêchera en rien les communes membres d'émettre des propositions lors d'une révision des directives d'application ou simplement par postulat ou motion d'un(e) de ses délégué(e)s.

A préciser toutefois qu'un point important a été ajouté au niveau du cercle porteur A à savoir que Région de Nyon, représentée par le Comité de direction, y est intégrée.

La commission a constaté que selon le préavis de 2019, l'actuel concept est prévu pour une durée allant jusqu'au 30 juin 2025 alors que celui qui nous est soumis entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2026. Etant donné que toutes les communes membres devront soumettre ce renouvellement à leur conseil il ne sera pas possible de prévoir une date plus proche. Cela signifiera qu'aucun préavis ne pourra être soumis au Conseil intercommunal dans le 2^{ème} semestre 2025.

Dans le préavis figure un paragraphe relatif au reporting financier et au décompte pour la péréquation. Pour comprendre comment cela se présente trois tableaux portant sur les années 2021, 2022 et 2023 figurent en annexe.

VŒUX

Lors de la précédente reconduction pour la période 2020-2025, la commission permanente des investissements régionaux avait mentionné dans son rapport une remarque relative au but optionnel relevant notamment :

En 2016, pour cette première période de test, il avait été décidé que le Disren serait un but optionnel permettant aux communes membres de Région de Nyon d'y participer ou d'y renoncer. Cette option donne le sentiment d'une région à deux vitesses où certains font l'effort de la solidarité alors que d'autres paraissent uniquement profiter des efforts consentis par les autres..... .

La réponse du Codir à cette remarque avait été qu'il craignait le départ de certaines communes et voulait également éviter des tensions.

Cela dit, il est indéniable que durant ces cinq années écoulées le système a fait ses preuves. D'autre part être membre de Région de Nyon sans participer ni aux discussions ni au financement des préavis DISREN n'a pas vraiment de sens. La commission souhaite donc vivement que ce point soit remis à l'ordre du jour.

Il a été spécifié à la commission que l'actuel révision de la loi sur les communes inclura des dispositions relatives aux associations de communes. Il est donc parfaitement justifié d'en attendre les modalités pour adapter les statuts.

Toutefois concernant la directive d'application, la commission recommande au Codir de la compléter avec un exemple concret (éventuellement hypothétique) pour illustrer le rôle des acteurs des différents cercles.

Annexes

- Tableaux reporting financier

Conclusion

Fondée sur ce qui précède, la Commission ad hoc recommande à l'unanimité des membres présents, d'accepter le préavis no 47-2025 du Comité de direction et de prendre les décisions suivantes :

- Reconduire le Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN) sous forme de but optionnel, au même coefficient qu'actuellement (1 point d'impôt réparti en 0.9 point d'investissement et 0.1 point de sauvegarde).
- Reconduire la règle du financement solidaire sur la base de la décision du Conseil intercommunal qui devra cumulativement obtenir la majorité simple des communes et qualifiée des deux tiers des voix.
- Reconduire la demande aux communes pour le soutien solidaire sur la base de 50 % de contribution en CHF/hab et de 50 % sur les rentrées IGI-SMU (impôt sur le gain immobilier et les droits de mutation) lissées sur les trois dernières années.
- Que le présent concept entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2026 lorsqu'il aura été validé cumulativement par les trois quarts des communes membres de la Région de Nyon et l'équivalent des trois quarts de la population représentée.

Nyon, le 16 janvier 2025

LES MEMBRES DE LA COMMISSION	
Michel Girardet rapporteur	
Gland	
Cécile Rod	
Rolle	
Robert Jenefsky	
Nyon	
Mario-Charles Pertusio	
Eysins	
Pierre Stampfli	Excusé
Chavanne-de-Bogis	

Cercles	
Porteur	Solidaire
5701 Arnex-sur-Nyon	232
5702 Arzier-Le Muids	-
5703 Bassins	-
5704 Begnins	17 258
5705 Bogis-Bossey	-
5706 Borex	-
5852 Bursinel	3 042
5853 Bursins	8 636
5854 Burtigny	-
5707 Chavannes-de-Bogis	-
5708 Chavannes-des-Bois	-
5709 Chéserex	-
5710 Coinsins	2 325
5711 Commugny	-
5712 Coppet	1 093 742
5713 Crans-près-Céligny	26 583
5714 Crassier	-
5715 Duillier	5 962
5855 Dully	11 280
5856 Essertines-sur-Rolle	-
5716 Eysins	11 651
5717 Fourex	-
5718 Genolier	-
5857 Gilly	10 528
5719 Gingins	-
5720 Givrins	-
5721 Gland	89 535
5722 Grens	-
5726 La Rippe	-
5731 Le Vaud	-
5429 Longirod	-
5858 Luins	4 031
5430 Marchissy	-
5723 Mies	-
5859 Mont-sur-Rolle	-
5724 Nyon	182 099
5860 Perroy	-
5725 Prangins	47 885
5861 Rolle	986 320
5727 Saint-Cergue	283 665
5434 Saint-George	-
5728 Signy-Avenex	816
5729 Tannay	-
5862 Tartegnin	1 063
5730 Trélex	-
5732 Vich	15 350
5863 Vinzel	2 792
	2 804 796
	1 999 092

Aménag. du col de la Givrine - phase 2		Réaménag. de la plateforme interm. gare de Rolle		Réseau agroécologique Cœur de la Côte - phase 2		Réseau agroécologique Nyon Région - phase 2		Req. de la Route Suisse (RC1) en traversée de Coppet	
Cercles		Cercles		Cercles		Cercles		Cercles	
Porteur	Solidaire	Porteur	Solidaire	Porteur	Solidaire	Porteur	Solidaire	Porteur	Solidaire
-	3 682	-	847	-	408	232	372	-	1 228
-	42 661	-	9 839	-	4 735	-	4 788	-	14 224
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	25 345	-	5 878	17 258	-	-	2 850	-	8 446
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	12 765	-	2 991	-	1 429	-	1 441	-	4 249
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	3 042	-	-	-	-	-
-	12 451	-	6 114	8 636	-	-	1 395	-	4 153
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	5 661	-	1 309	-	629	-	636	-	1 887
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	16 772	-	3 899	-	1 869	-	1 888	-	5 587
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	14 353	-	3 316	-	1 594	-	1 612	-	4 785
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	4 683	-	1 112	-	528	2 325	106	-	1 557
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	53 222	-	12 210	-	5 891	-	5 963	1 093 742	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	26 583	-	-	-
-	13 393	-	3 132	-	1 498	-	1 511	-	4 459
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	15 813	-	3 655	-	1 757	5 962	711	-	5 271
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	15 801	-	8 023	11 280	-	-	1 761	-	5 280
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	26 439	-	6 087	-	2 932	11 651	890	-	8 817
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	59 790	-	13 748	-	6 626	-	6 704	-	19 942
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	36 850	-	6 773	-	3 260	-	3 297	-	9 794
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	15 767	-	7 407	10 528	-	-	1 780	-	5 248
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	18 184	-	4 196	-	2 019	-	2 041	-	6 063
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	20 809	-	3 854	-	1 859	-	1 882	-	5 602
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	139 143	-	64 891	46 166	7 802	43 369	7 861	-	46 298
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	3 757	-	891	-	423	-	426	-	1 249
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	13 153	-	3 072	-	1 470	-	1 483	-	4 379
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	15 427	-	3 610	-	1 726	-	1 740	-	5 136
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	6 124	-	2 829	4 031	-	-	693	-	2 037
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	4 524	-	1 072	-	510	-	513	-	1 504
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	37 699	-	8 628	-	4 167	-	4 220	-	12 580
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	30 895	-	14 628	-	3 452	-	3 483	-	10 287
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	290 139	-	67 234	-	32 286	182 099	-	-	96 689
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	26 001	-	12 840	-	2 875	-	2 911	-	8 676
-	-	-	-	-	-	47 885	-	-	-
-	73 265	937 055	-	49 265	-	-	8 259	-	24 396
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	11 735	-	6 957	-	3 324	-	3 352	-	9 886
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	6 531	-	1 529	-	731	816	589	-	2 174
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	28 489	-	6 519	-	3 149	-	3 189	-	9 507
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	1 704	-	739	1 063	-	-	195	-	565
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	27 441	-	5 056	-	2 435	-	2 464	-	7 325
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	4 189	-	1 964	2 792	-	8 339	-	473	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	283 665	1 134 659	937 055	312 352	161 073	102 697	329 261	84 803	1 093 742
-	-	-	-	-	-	-	-	-	364 581
1 418 324	-	1 249 407	-	263 770	-	414 064	-	1 458 323	-

	Cercles	
	Porteur	Solidaire
5701 Arnex-sur-Nyon	-	1 862
5702 Arzier-Le Muids	-	25 039
5703 Bassins	-	-
5704 Begnins	-	13 246
5705 Bogis-Bossey	-	-
5706 Borex	-	7 763
5852 Bursinel	-	-
5853 Bursins	-	7 958
5854 Burtigny	-	2 977
5707 Chavannes-de-Bogis	-	11 301
5708 Chavannes-des-Bois	-	8 080
5709 Chéserex	-	-
5710 Coinsins	-	3 342
5711 Commugny	-	-
5712 Coppet	-	31 237
5713 Crans-près-Céligny	-	-
5714 Crassier	-	9 374
5715 Duillier	-	10 412
5855 Dully	-	9 248
5856 Essertines-sur-Rolle	-	-
5716 Eysins	-	14 237
5717 Founex	-	36 488
5718 Genolier	-	19 208
5857 Gilly	-	9 734
5719 Gingins	-	10 749
5720 Givrins	-	10 392
5721 Gland	-	84 713
5722 Grens	-	2 230
5726 La Rippe	-	9 300
5731 Le Vaud	-	8 693
5429 Longirod	-	-
5858 Luins	-	3 496
5430 Marchissy	-	2 839
5723 Mies	-	27 868
5859 Mont-sur-Rolle	-	21 387
5724 Nyon	1 608 559	-
5860 Perray	-	15 817
5725 Prangins	-	-
5861 Rolle	-	46 209
5727 Saint-Cergue	-	20 247
5434 Saint-George	-	6 803
5728 Signy-Avenex	-	4 065
5729 Tannay	-	19 131
5862 Tartegnin	-	1 101
5730 Trélex	-	16 696
5732 Vich	-	-
5863 Vinzel	-	2 946
	1 608 559	536 186

	Amngt passerelle MD entre Nyon et Prangins		Amngt passerelle MD sentier de Bole-Bougy à Nyon	
	Cercles		Cercles	
	Porteur	Solidaire	Porteur	Solidaire
	-	659	-	1 203
	-	8 867	-	16 172
	-	-	-	-
	-	4 691	-	8 555
	-	-	-	-
	-	2 749	-	5 014
	-	-	-	-
	-	2 818	-	5 140
	-	1 054	-	1 923
	-	4 002	-	7 299
	-	2 861	-	5 219
	-	-	-	-
	-	1 184	-	2 159
	-	-	-	-
	-	11 062	-	20 175
	-	-	-	-
	-	3 320	-	6 055
	-	3 687	-	6 725
	-	3 275	-	5 973
	-	-	-	-
	-	5 042	-	9 195
	-	12 921	-	23 567
	-	6 802	-	12 406
	-	3 447	-	6 287
	-	3 806	-	6 942
	-	3 680	-	6 712
	-	29 999	-	54 714
	-	790	-	1 440
	-	3 293	-	6 007
	-	3 078	-	5 614
	-	-	-	-
	-	1 238	-	2 258
	-	1 005	-	1 834
	-	9 869	-	17 999
	-	7 574	-	13 813
	-	-	-	-
	569 626	-	1 038 933	-
	5 601	-	-	10 216
	-	-	-	-
	16 364	-	-	29 845
	7 170	-	-	13 077
	2 409	-	-	4 394
	1 439	-	-	2 625
	6 775	-	-	12 356
	390	-	-	711
	5 912	-	-	10 783
	-	1 043	-	1 903
	569 626	189 875	1 038 933	346 311
	759 501		1 385 244	

Cercles		
Porteur	Solidaire	
5701 Arnex-sur-Nyon	-	8 203
5702 Arzier-Le Muids	-	95 543
5703 Bassins	-	-
5704 Begnins	-	58 619
5705 Bogis-Bossey	10 418	-
5706 Borex	-	29 791
5852 Bursinel	-	-
5853 Bursins	-	31 883
5854 Burtigny	-	9 965
5707 Chavannes-de-Bogis	9 327	43 740
5708 Chavannes-des-Bois	5 789	25 958
5709 Chêserex	-	-
5710 Coinsins	-	13 452
5711 Commugny	36 454	-
5712 Coppet	217 202	108 371
5713 Crans-près-Céligny	-	-
5714 Crassier	-	37 361
5715 Duillier	-	39 765
5855 Dully	-	42 960
5856 Essertines-sur-Rolle	-	-
5716 Eysins	-	53 255
5717 Founex	30 740	148 910
5718 Genolier	-	73 274
5857 Gilly	-	37 761
5719 Gingins	-	43 392
5720 Givrins	-	36 433
5721 Gland	-	340 333
5722 Grens	-	7 882
5726 La Rippe	-	37 476
5731 Le Vaud	-	32 413
5429 Longirod	-	-
5858 Luins	-	16 282
5430 Marchissy	-	11 771
5723 Mies	21 825	110 121
5859 Mont-sur-Rolle	-	78 517
5724 Nyon	32 158 000	202 851
5860 Perroy	-	63 153
5725 Prangins	-	-
5861 Rolle	1 736 987	127 547
5727 Saint-Cergue	-	85 008
5434 Saint-George	-	29 874
5728 Signy-Avenex	-	17 000
5729 Tannay	14 603	73 752
5862 Tartegnin	-	6 469
5730 Trélex	-	66 164
5732 Vich	-	-
5863 Vinzel	-	12 070
	34 241 344	2 257 318

RC 1 - 2e étape Rolle		3e phase Réseau agroéco		Réaménag. Rojalets Coppet		Complexe multisport de Colovray	
Cercles		Terre Sainte		MD et bus		Cercles	
Porteur	Solidaire	Porteur	Solidaire	Porteur	Solidaire	Porteur	Solidaire
-	1 809	-	410	-	157	-	5 824
-	21 039	-	4 868	-	1 874	-	67 761
-	-	-	-	-	-	-	-
-	12 909	-	2 980	-	1 154	-	41 571
-	-	10 418	-	-	-	-	-
-	6 556	-	1 523	-	598	-	21 111
-	-	-	-	-	-	-	-
-	7 014	-	1 652	-	625	-	22 551
-	2 196	-	500	-	198	-	7 071
-	10 048	9 327	-	-	1 328	-	32 361
-	5 969	5 789	-	-	768	-	19 221
-	-	-	-	-	-	-	-
-	2 962	-	685	-	268	-	9 531
-	-	36 454	-	-	-	-	-
-	25 675	23 525	-	193 677	-	-	82 691
-	-	-	-	-	-	-	-
-	8 156	-	1 877	-	1 063	-	26 261
-	8 746	-	2 060	-	788	-	28 171
-	9 443	-	2 260	-	834	-	30 421
-	-	-	-	-	-	-	-
-	11 737	-	2 682	-	1 038	-	37 791
-	34 198	30 740	-	-	4 555	-	110 151
-	16 130	-	3 758	-	1 434	-	51 951
-	8 323	-	1 894	-	743	-	26 801
-	9 554	-	2 217	-	849	-	30 771
-	8 023	-	1 858	-	710	-	25 841
-	74 466	-	16 634	-	9 449	-	239 781
-	1 739	-	388	-	157	-	5 551
-	8 260	-	1 885	-	727	-	26 601
-	7 152	-	1 597	-	636	-	23 021
-	-	-	-	-	-	-	-
-	3 585	-	828	-	325	-	11 541
-	2 598	-	578	-	229	-	8 361
-	25 552	21 825	-	-	2 250	-	82 311
-	17 301	-	3 959	-	1 541	-	55 711
-	149 314	-	34 181	-	19 355	32 158 000	-
-	13 903	-	3 241	-	1 225	-	44 781
-	-	-	-	-	-	-	-
1 736 987	-	-	8 203	-	3 223	-	116 121
-	18 729	-	4 299	-	1 662	-	60 311
-	6 581	-	1 512	-	590	-	21 191
-	3 744	-	862	-	335	-	12 051
-	16 946	14 603	-	-	2 218	-	54 561
-	1 427	-	320	-	125	-	4 551
-	14 552	-	3 443	-	1 293	-	46 871
-	-	-	-	-	-	-	-
-	2 660	-	609	-	234	-	8 561
1 736 987	578 996	152 680	113 763	193 677	64 559	32 158 000	1 500 000
2 315 983		266 443		258 236		33 658 000	



RAPPORT DE LA

Commission des investissements régionaux (ColInv)

CHARGÉE D'ÉTUDIER LE

PR 47-2025-DISREN Reconductuon du Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN)

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Déroulement

La Commission in corpore s'est réunie le 16 janvier 2025 à Nyon afin d'étudier l'objet cité en titre, en présence de Frédéric Mani, membre du Comité de direction et de Boris Mury, secrétaire général, qu'elle remercie de leur disponibilité.

Projet

Le préavis a pour objet la reconduction du dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN). Il reprend tous les éléments de l'outil actuel et introduit deux éléments supplémentaires

- Son caractère pérenne, les précédents dispositifs portant sur une période limitée.
- L'opportunité pour la Région d'être elle-même porteuse du projet.

Discussion

L'outil : les commissaires reconnaissent que l'outil a trouvé son rythme de croisière.

En effet :

- La formule permet des calculs précis par commune.
- Le suivi rigoureux et transparent dans la durée permet à chaque commune de savoir ce qu'elle a payé par projet.
- Au fil des ans, à l'examen de chaque préavis, les investissements éligibles sont de plus en plus clairs à identifier, par rapport à ceux qui ne le sont pas.
- Le mode de calcul a fait ses preuves : il est basé sur le nombre d'habitants et sur les rentrées fiscales exceptionnelles.
- La clause de sortie donne la flexibilité nécessaire.
- La clause de sauvegarde permet chaque année de limiter la contribution de chaque commune à un maximum de 0,9% pour l'investissement solidaire et 0,1% de clause de sauvegarde.

L'usage : au total pas moins de 30 préavis ont été financés par ce biais pour un montant total de 14 millions sur 7 années d'exercice.

Ces préavis concernent des thématiques et des natures les plus diverses. Citons par exemple

- Environnement : des mesures agro-écologiques
- Mobilité : arrêt de bus, piste cyclable, passage sous-voie
- Sport : complexe sportif
- Infrastructures : parking ou abattoir
- Culture : maison du vin ou musée

Les communes porteuses sont aussi diverses par leur taille : « grandes » et « petites » communes.

La commission note avec satisfaction que certaines petites communes se sont lancées dans des projets car elles savaient qu'ainsi elles obtiendraient des soutiens régionaux, des subventions cantonales et fédérales supplémentaires.

S'agissant de la pérennisation, la commission soutient aussi le principe, sachant que si les règles de l'outil devaient être modifiées, un préavis particulier serait soumis à notre Conseil.

S'agissant de l'introduction de la possibilité par la Région d'être elle-même porteuse pour l'investissement, c'est une avancée que la commission soutient, en particulier si l'ensemble des communes est concerné.

Ce dispositif permet ainsi des réalisations concrètes, bénéfiques pour toutes et tous. Et surtout la solidarité entre communes, principe théorique, se traduit par des réalisations tangibles.

Vœu

La commission partage le constat que « la principale faiblesse de l'outil porte sur la possibilité pour les communes membres de la Région de ne pas adhérer au but optionnel du DISREN ».

Il y a des communes de la Région non adhérentes au DISREN qui participent, parfois pas.

Il y a des communes hors Région qui participent, parfois pas.

Cette participation « au cas par cas » de chaque préavis en dehors des cercles définis rend difficile la distinction entre ceux qui mettent la main au portefeuille et les autres. Cela donne un sentiment d'injustice à celles qui mettent la main au portefeuille.

La commission émet le vœu que le CoDir informe de la participation obtenue, commune par commune non-membre du DISREN ou en dehors de l'association après approbation de chaque préavis. Cette information pourrait figurer dans le rapport d'activité ou au plus tard lors du bouclage du préavis.

Conclusion

La commission est unanime pour recommander de valider la poursuite de ce dispositif, pour le pérenniser et pour donner la possibilité au Codir d'avoir l'initiative d'un projet commun.

L'outil DISREN a fait ses preuves : ses règles d'attribution sont claires, sa gestion aussi. Les règles de calcul sont assez aisément applicables. Les clauses de sauvegarde ou de sortie sont claires. Le suivi des préavis DISREN est minutieux. Désormais il peut devenir un réflexe pour l'ensemble des communes qui ainsi réalisent des projets dans des domaines diversifiés : culturels, mobilité, infrastructures, écologiques.

Ce dispositif permet ainsi des réalisations concrètes, bénéfiques pour toutes et tous.

Surtout, la solidarité entre communes, principe théorique, se traduit par des réalisations tangibles sur plus de 30 projets répartis sur une vingtaine de communes distinctes.

Afin qu'il soit mieux compris dans ses opportunités mais aussi ses limites, la commission encourage l'ensemble des communes à demander une présentation de ce dispositif devant l'organe délibérant de chaque commune. En particulier, les clauses de sauvegarde et de sortie méritent d'être expliquées pour permettre de lever les réticences éventuelles de même que les opportunités de thématique.

Enfin, elle émet le vœu que, pour chacun des préavis votés, les participations extérieures au cercle des communes porteuses ou solidaires soient explicitées, par exemple dans le rapport d'activité annuel.

En résumé, c'est une commission unanime qui invite le Conseil intercommunal à voter les conclusions du préavis.

Décision du conseil communal

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs les conseillères et conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal

vu le préavis du Comité de direction 47-2025-DISREN relatif à la reconduction du DISREN

ouï le rapport de la Commission des investissements régionaux,

ouï le rapport de la Commission ad hoc,

attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide de reconduire le Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN) sous forme de but optionnel, au même coefficient qu'actuellement (1 point d'impôt, réparti en 0,9 point d'investissement et 0,1 point de sauvegarde),

de reconduire la règle du financement solidaire sur la base de la décision du Conseil intercommunal qui devra cumulativement obtenir la majorité simple des communes et qualifiée de deux tiers des voix,

de reconduire la demande aux communes pour le soutien solidaire sur la base de 50% de contribution en CHF/hab., et de 50% sur les rentrées IGI-DMU lissées sur les trois dernières années,

que le présent concept entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2026 lorsqu'il aura été validé cumulativement par les trois quarts des communes membres de la Région de Nyon et l'équivalent des trois quarts de la population représentée

Nyon, 7 février 2025

LES MEMBRES DE LA COMMISSION	
Valérie Mausner Leger, rapporteure	Signature
Commune : Nyon	
Danielle Collomb	Signature
Commune : Tartegnin	
Pascal Colombo	Signature
Commune : Génolier	
Frédéric Guilloud	Signature
Commune : Arzier-Le Muids	
Antoine Nicolas	Signature
Commune : Begnins	
Marinella Page	Signature
Commune : Bursins	
Christian Arnoux	Signature
Commune : Eysins	



RAPPORT DE LA

Commission Mobilité (CoMob)

CHARGÉE D'ÉTUDIER LE/LA

PR 48-2025-FRM Demande de crédit de CHF 221'511 TTC pour le financement de courses expérimentales sur la ligne 815 Nyon-Gingins pour l'année d'horaire 2025

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

La CoMob s'est réunie le 14 janvier et le 11 février 2025 dans les locaux de Région de Nyon afin d'étudier l'objet cité en titre, en présence de Monsieur Gérard Produit, membre du Comité de direction et responsable politique de la mobilité, Madame Carine Bignon, Déléguée à la Mobilité, ainsi que Monsieur Boris Mury, Secrétaire Général de Région de Nyon. La CoMob les remercie pour leur disponibilité et les réponses apportées à ses questions. La CoMob s'est également entretenue par visio-conférence en date du 29 janvier 2025.

CONTEXTE

En 2023, notre Conseil Intercommunal acceptait le Préavis 24-2023 intitulé « *Mise en place d'un fonds régional pour une mobilité collective et innovante* » pour un total de CHF 9.3 mios, suite au succès du premier programme de transports publics (Préavis 60-2010).

Ce nouveau Fonds Régional de Mobilité (FRM) comporte 3 axes : exploitation, marketing et innovation. Le présent Préavis pour le financement de courses expérimentales sur la ligne 815 Nyon-Gingins pour l'année d'horaire 2025 s'inscrit dans le premier axe.

EXPOSÉ

L'objet du Préavis est de financer 10 paires de courses expérimentales au quart d'heures aux heures de pointe du matin et du soir la semaine, entre Nyon et Signy, centre commercial, pour l'année 2025. Ces 10 paires de courses ont été mise en place en 2023 et financées à 100% par les communes de Grens, Signy-Avenex et Eysins car le FRM avait pas encore été validé d'une part, et il était impératif de commander ces courses au plus tard à la fin de l'été 2023 pour être intégrées à l'horaire suivant d'autre part.

Le succès ne s'est pas fait attendre puisque la fréquentation de la ligne a bondi de 34% entre 2023 et 2024, notamment avec le développement du site de Signy-Park et l'ouverture de l'Ecole Moser en août 2024.

L'objectif après une période expérimentale d'exploitation de deux ans est que le financement de ces courses puisse être intégré au système **TRV (Trafic Régional de Voyageurs)** de l'OFT (Office Fédéral des Transports). La Confédération ayant délégué la compétence de l'organisation du réseau de transport public régional aux cantons, l'interlocuteur de la Région pour le TRV est la DGMR.

Le TRV prévoit la clé de répartition suivante pour le financement du déficit d'exploitation des transports régionaux :



Les conditions posées par l'OFT pour être éligible et entrer dans le mécanisme de financement du TRV sont notamment :

- Un taux de couverture (par la vente de billets et d'abonnements) de minimum 20%. Ce taux de couverture est ramené à 10% pour un nombre de paires de courses inférieur à 18.
- Un critère adéquation offre-demande calculée sur la base de la fréquentation observée sur le tronçon le plus chargé à plus d'1.5 km de la gare (tronçon déterminant).

Au vu des infos disponibles, ces conditions sont d'ores et déjà remplies mais cela reste à confirmer à l'échéance de la période de deux ans que Région de Nyon propose de financer via le FRM.

REMARQUES

La CoMob est favorable à l'augmentation de la cadence sur cette ligne afin de renforcer l'offre en transports publics et favoriser le report modal. Il est rappelé que cette ligne ne dessert pas uniquement **les communes** qu'elle traverse et **le quartier des Fléchères** (centre commercial, Signy-Park, Ecole Moser) sur les communes de Signy-Avenex et de Grens, mais également **le Business Park de Terre-Bonne** sur la commune d'Eysins.

Deux ans d'expérimentation étant requis selon le **calendrier biennal** du TRV, la CoMob s'est toutefois étonnée que le Préavis ne porte que sur le financement d'une année d'exploitation (2025), ce qui entraînera de facto la nécessité de présenter un 2^e Préavis portant sur le même objet et le même montant pour l'année horaire 2026. Les explications reçues n'ont pas convaincu la CoMob qui estime qu'il eut été plus simple et transparent de présenter un seul Préavis de CHF 443'022 pour 2025 et 2026.

La CoMob relève par ailleurs que, sur un montant total du FRM de CHF 9.3 mios pour la période 2024-2034, les coûts attribués à l'axe 1 sont estimés à CHF 5,4 mios (Préavis 24-2023, page 5). Le projet pour les deux ans d'expérimentation sur la ligne 815 représente donc à lui seul **près de 10% du total du fonds** dédié à l'axe exploitation. La CoMob exprime donc certaines inquiétudes quant au choix des projets retenus et invite le CoDir à veiller à ce que le fonds serve l'ensemble des communes participant au FRM, celui-ci étant financé par ces dernières à raison de CHF 9/habitant/an.

La CoMob s'est également interrogée sur une possible **participation financière de tiers** (entreprises ayant leurs bureaux dans les secteurs desservis, centre commercial de Signy, Ecole Moser) au financement de cette offre supplémentaire en TP, dans la mesure où elles en sont largement bénéficiaires.

Le CoDir a informé la CoMob que des discussions étaient menées par les communes concernant le financement de certains aménagements. En effet, dans la mesure où ces aménagements sont implantés sur le territoire communal, ce sont les communes qui en ont la maîtrise.

La CoMob invite néanmoins la Région à poursuivre les discussions avec l'ensemble des partenaires, notamment l'Ecole Moser qui prévoit déjà de s'agrandir et qui est demandeuse d'offres en transports publics et mobilité douce. Cela pourrait également concerter le projet de future liaison en mobilité douce entre la gare du NStCM à l'Asse et le quartier des Fléchères.

Enfin, sous le chapitre financement en page 3, le Préavis se réfère au **Règlement du Fonds Régional de Mobilité 2024-2034**. Ce Règlement a été adopté par le CoDir le 7 novembre 2024 et a été transmis à titre informatif à la CoMob le 2 décembre 2024.

La CoMob s'est questionnée sur la procédure d'adoption de ce Règlement. En effet, à l'aune de l'article 18 let h des statuts de l'association, le Conseil Intercommunal est compétent pour « *adopter tous règlements qui ne sont pas dans la compétence du Comité de direction, notamment relatifs à l'organisation des différentes tâches, l'article 94 LC étant réservé* ».

La CoMob a consulté la Préfecture sur ce point puis a pu s'en entretenir avec les représentants de Région de Nyon mentionnés dans le paragraphe introductif de ce rapport en date du 11 février 2025.

A l'issue de cette séance, il a été convenu que ce Règlement serait modifié pour en faire une **Directive**, ce qui correspond au demeurant à la délégation implicite de compétence conférée à Région de Nyon par le Conseil Intercommunal lors de l'acceptation par celui-ci du Préavis 24-2023 « *Mise en place d'un fonds régional pour une mobilité collective et innovante* », dans lequel il est indiqué que « *Le Comité de direction de Région de Nyon soumettra des préavis au Conseil intercommunal, en vue du financement de chaque mesure. Une directive de financement sera aussi établie pour clarifier le cofinancement régional par type de mesures* » (page 6, 2^e para).¹

Par ailleurs la CoMob a relevé que ce document n'était pas rendu public. La CoMob a estimé que, afin d'être à même de mener leurs travaux, les conseillères et conseillers intercommunaux devaient avoir accès à ce document, de même que toutes les communes participant au FRM et le finançant. Les représentants de Région de Nyon présents à la séance se sont engagés à faire le nécessaire sans délai.

¹ Cette manière de procéder a également été évoquée par la Préfecture, laquelle a toutefois précisé que « *ceci est applicable aujourd'hui mais le sera plus avec MCH2, car comme vous le savez, MCH2 imposera un règlement pour chaque fonds de réserve* » (mail de la Préfecture du 6 février 2025).

Les conditions d'éligibilité et les critères d'attribution figurant dans ce document sont les suivants :

Article 4. Eligibilité et critères d'attribution

4.1 Eligibilité

Pour être éligible, le projet doit être situé sur une commune contribuant au fonds régional de mobilité et encourager le report modal vers des solutions de mobilité collective et innovante. A titre exceptionnel, la Région peut soutenir une action en dehors du territoire régional, lorsqu'elle contribue de manière manifeste et pertinente au développement de la région.

Un soutien au titre du fonds régional de mobilité ne constitue pas un droit pour le demandeur. De même, il ne donne pas droit à renouvellement lorsqu'il a été attribué lors d'un exercice antérieur.

4.2 Critères

Le projet doit s'inscrire dans l'un des 3 axes du programme. Indépendamment de l'axe dans lequel ce dernier s'inscrit, des critères d'évaluation d'ordre général s'appliquent :

- Le projet s'inscrit-il dans la dynamique de développement régional en matière de mobilité ?
- Le projet s'inscrit-il dans la politique publique cantonale de mobilité et/ou du projet de territoire du Grand Genève ?
- Le projet a-t-il fait l'objet d'un travail partenarial avec d'autres entités telles que les communes, le canton, les transporteurs ?
- Le maître d'ouvrage du projet a-t-il déjà déterminé / obtenu des budgets pour le financement de ces fonds propres ?
- Le maître d'ouvrage du projet a-t-il déjà déterminé / obtenu l'accord de fonds tiers pour le financement du projet ?

Sur la base des informations en sa possession, la CoMob est d'avis que les conditions d'éligibilité sont indéniablement remplies en l'espèce, de même que les critères. La réserve qui pourrait être faite concernant une possible participation de fonds tiers, notamment pour les équipements, ne semble pas déterminante dans la mesure où le financement des courses, objet du Préavis, est couvert.

Nonobstant les remarques et vœux formulés dans ce rapport, la CoMob soutiendra le Préavis 48-2025-FRM, un renforcement de la ligne 815 permettant de répondre aux besoins des habitants, des pendulaires et des élèves dans ce secteur, en ligne avec la politique régionale de mobilité « *en faveur du développement des transports publics dans la région pour faire face aux enjeux de transition écologique* » et les objectifs de l'axe 1, exploitation du FRM de « *rendre toujours plus attractive l'offre TP et répondre aux besoins de la population* » (Préavis 24-2023, p. 1 et 3).

Conclusion

Fondée sur ce qui précède, la Commission permanente pour la Mobilité, à l'unanimité des membres présents, recommande aux membres du Conseil Intercommunal de Région de Nyon, d'accepter les conclusions du Préavis PR 48-2025-FRM Demande de crédit de CHF 221'511 TTC pour le financement de courses expérimentales sur la ligne 815 Nyon-Gingins pour l'année d'horaire 2025 et de prendre les décisions suivantes :

1. Accorder le crédit de CHF 221'511 (TTC) pour le financement de courses expérimentales sur la ligne 815 Nyon-Gingins pour l'année d'horaire 2025.
2. Imputer le montant total de CHF 221'511 (TTC) sur le fonds mobilité affecté.

Givrins, le 13 février 2025

LES MEMBRES DE LA COMMISSION	
Nathalie VEZ, rapportrice	
Givrins	
Monya JACCARD	
Burtigny	
Robert JENEFSKY	
Nyon	
Damien RICHARD	
Longirod	
Eva SCHULTZ	
Bursinel	
Pierre STAMPFLI	
Chavannes-de-Bogis	
Evelyne VOGEL	
Trélex	



RAPPORT DE LA

Commission ad hoc (CoAH)

CHARGÉE D'ÉTUDIER LE

PR 49-2025 – Financement de la carte Explore par le Fond régional d'aide au tourisme

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

La Commission ad hoc s'est réunie le 15 janvier 2025 afin d'étudier l'objet cité en titre, en présence de Monsieur Stéphane Jayet, responsable politique du Tourisme et Monsieur Boris Mury, secrétaire général.

En début de séance, Monsieur Jayet et Mury nous ont présenté le préavis et rappelé l'importance du tourisme pour la région.

Monsieur Jayet a exposé que la carte Explore avait deux buts, celui de réduire le trafic en incitant les touristes à prendre les transports publics et celui de faire découvrir notre région, certains organismes comme le zoo de la Garenne, les musées, l'auberge de Luins ou les locations de VTT offrant des rabais aux possesseurs de la carte Explore.

Monsieur Jayet a ajouté que la carte Explore n'avait que 18 mois et que, l'émission de 17'282 cartes Explore pour les 235'839 nuitées enregistrées, représentait un taux de réussite assez bas, dans le futur il miserait sur un taux de 30%.

La Commission les remercie pour les informations fournies et pour les discussions constructives qui s'en sont suivies.

Contexte et enjeu

Une grande partie des villes et des régions, que ce soit en Suisse ou à l'étranger, offre aux hôtes des hôtels, auberges de jeunesse, campings, Bed & Breakfast ayant passé au moins une nuit dans la région, la gratuité des transports en ville ou en région.

Commentaires

La commission constate que les taxes de séjour sont utilisées à bon escient.

Elle émet le vœu que Nyon Tourisme soit plus pro actif et fournit un effort particulier pour promouvoir cette carte en contactant, par exemple, les acteurs économiques de notre région, comme UEFA ou Haleon, qui accueillent de nombreux visiteurs.

Créer une synergie avec tous les Offices de Tourisme du bord du lac, afin d'étoffer les offres ou tenter de négocier avec la CGN, afin d'obtenir une réduction pour les détenteurs de la carte, seraient des pistes à suivre.

Enfin, la commission souhaiterait simplifier et matérialiser le mode d'obtention de la carte. Le visiteur recevrait une carte avec la clé de sa chambre cela lui éviterait de devoir le faire par mail.

Financement :

Pour rappel :

Respectivement CHF1.21 puis CHF1.25 par nuitée encaissée dans les hôtels, auberges de jeunesse, camping et Bed&Breakfast de la région sont versés à Mobilis que la carte soit

utilisée ou non. Ce montant est payé par le FRAT et n'influence pas les comptes de Région de Nyon.

En revanche, le présent préavis, demande au Fond régional d'aide au tourisme, un financement de CHF40'000 annuel pour couvrir les frais fixes liés à la maintenance, l'hébergement et la gestion de la carte Explore.

Avis de la commission :

De façon unanime les membres de la commission sont convaincus de la pertinence de cette carte Explore, qui mériterait une action plus appuyée de la part de Nyon Tourisme.

Conclusion

Fondé sur ce qui précède, la Commission recommande, à l'unanimité de ses membres, d'accepter le préavis 49-2025 du Comité de Direction et de prendre les décisions suivantes :

- 1.D'accorder le crédit de CHF 120'000 pour la couverture de frais de gestion, d'hébergement et de maintenance de la carte Explore pour les années, 2025,2026 2027, soit CHF 40'000 par an.
- 2.D'accepter pour les années 2025,2026,2027 la prise en charge des frais variables liés aux coûts de transport fixé à :
 - Pour la période du 1^{er} janvier au 31 mai 2025 (avec effet rétroactif), CHF1.21TTC par nuitée touristique effectuée dans les hébergements partenaires situés dans les communes adhérentes au règlement de la taxe de séjour et taxe sur les résidences secondaires,
 - Pour la période du 1^{er}juin 2025 au 31 décembre 2027, CHF1.25TTC par nuitée effectuées dans les hébergements partenaires situés dans les communes adhérentes au règlement de la taxe de séjour et taxe sur les résidences secondaires,
- 3.De prendre acte que le montant annuel du projet sera inscrit au budget de fonctionnement au compte 160-Soutiens ponctuels (il est à noter que ce compte pourrait évoluer au passage à MCH2)

Tartegnin, le 21 janvier 2025

LES MEMBRES DE LA COMMISSION	
Danielle Collomb Tartegnin	
François Vautier Trélex	
Jean-Luc Richard Crassier	
Bernard Cintas Founex	
Gerhard Odermatt St Cergue	



RAPPORT DE LA

Commission des finances (COFIN)

CHARGÉE D'ÉTUDIER LE/LA

PR 49-2025 Financement de la carte Explore par le Fonds régional d'aide au tourisme (FRAT) (2025-2027)

Madame la Présidente,

Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

La COFIN (liste des présents in fine) s'est réunie le 15 janvier 2025 à 8h00 dans les locaux de Région de Nyon en présence de Monsieur Stéphane Jayet, Responsable politique du Tourisme, membre du Comité directeur (CODIR), et de Monsieur Boris Mury, Secrétaire Général (SG) pour une présentation du préavis susmentionné. Ces derniers ont répondu à nos questions, ce dont nous les remercions chaleureusement.

Préambule :

Ce préavis a pour but de prolonger la carte « Explore » pour une période de 3 ans et que cette carte soit 100% financée par la part FRAT des taxes de séjour.

Discussion :

NRT et la Région sont en train de procéder à un sondage sur l'utilisation de la carte ainsi que le profil du visiteur comme hôte professionnel ou loisir. Les résultats de ce sondage ne sont pas encore disponibles.

La gestion de la carte « Explore » est principalement entre les mains de « Mobilis » qui est la société qui gère les tarifs pour les transports publics du Canton de Vaud. Nous avons donc en face de la Région dans ce projet un monopole. « Mobilis » impose aussi son outil de gestion « Omnisoftory » qui doit être acheté par les établissements partenaires et qui gère la taxe de séjour ainsi que la carte « Explore ».

Les coûts de l'opération carte « Explore » sont :

- Des coûts fixes estimés à CHF 12'400 pour l'hébergement et la maintenance du logiciel (Omnisoftory), frais de gestion opérationnelle de NRT budgétés à CHF 20'000 TTC/an et une réserve de CHF 7'600/an pour couvrir d'éventuels aléas du système. Le Codir propose que ces frais fixes soient payés par le Fond FRAT en déduction de la part régionale de la taxe de séjour.
- Des frais variables calculés selon le nombre de nuitées comptabilisées par « Omnisoftory » et qui seront payés par la Région à Mobilis avec sa part de la taxe de séjour versée au FRAT.

En conclusion, plus il y a de partenaires touristiques qui utiliseront le logiciel « Omnisoftory » plus le montant à payer à Mobilis sera élevé et cela sans savoir si la carte « Explore » a un impact positif en attirant plus de touristes dans la Région ou pas sur le nombre de nuitées. Par ailleurs, il est impossible à ce jour de connaître l'utilisation de ces cartes par les hôtes qui en ont fait la demande lors de leur séjour (nombres de zones parcourues, extensions éventuelles d'autres districts etc...) En clair, cela veut dire que si toutes les nuitées de 2026 sont comptabilisées avec « Omnisoftory », on pourrait se retrouver avec une facture de quelques CHF 325'000 (260'000 nuitées X CHF 1.25) contre CHF 195'000 au budget 2025 et ceci sans une augmentation avérée de nuitées grâce à la carte « Explore ».

Amendement :

Vu ce qui précède, nous pensons que la promotion et la gestion de la carte « Explore » fait partie du cahier des charges de NRT. Une convention particulière a été établie au lancement de la carte « Explore ». Cela était justifié, mais maintenant que la carte a été lancée, une nouvelle convention sur 3 ans ne se justifie plus.

En plus, avec la nouvelle taxe de séjour à CHF 4.50 au lieu de CHF 3.00, NRT va recevoir environ CHF 490'000 (selon budget 2025) une belle augmentation par rapport aux années précédentes (budget 2024 environ CHF 350'000). NRT a donc les moyens de faire et financer cette activité et cela rentre dans son cahier des charges. Nous proposons donc d'amender ce préavis en supprimant les CHF 20'000/an sur 3 ans soit CHF 60'000 octroyés à NRT.

Vœu :

Nous demandons au CoDir dans le cadre de ses négociations avec Mobilis que Mobilis prenne 100% à sa charge tous les frais en relation avec son logiciel « Omnisoftory » car il en est le seul bénéficiaire.

Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, la COFIN à l'unanimité vous demande, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir accepter ce préavis et de prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal

vu le préavis du Comité de direction 49-2025 amendé relatif au financement de la carte « Explore » par le Fonds régional d'aide au tourisme (2025-2027)
ouï le rapport de la Commission ad hoc
ouï le rapport de la Commission des finances,
attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,
décide d'accorder le crédit de CHF 60'000 pour la couverture de frais d'hébergement et maintenance de la carte Explore pour les années 2025, 2026 et 2027 soit CHF 20'000 par an,

d'accepter pour les années 2025, 2026 et 2027 la prise en charge des frais variables liés aux coûts de transport fixés à :

- Pour la période du 1^{er} janvier au 31 mai 2025 (avec effet rétroactif), CHF 1.21 TTC par nuitée touristique effectuée dans les hébergements

partenaires situés dans les communes adhérentes au règlement de la taxe de séjour et taxe sur les résidences secondaires,

- Pour la période du 1^{er} juin 2025 au 31 décembre 2027 CHF 1.25 TTC par nuitée touristique effectuée dans les hébergements partenaires situés dans les communes adhérentes au règlement de la taxe de séjour et taxe sur les résidences secondaires,

De prendre acte que le montant annuel du projet sera inscrit au budget de fonctionnement au compte 160 – Soutiens ponctuels (il est à noter que ce compte pourrait évoluer au passage à MCH2)

Rolle le 29.01.2025,

Pour la Commission des Finances,

LES MEMBRES DE LA COMMISSION	
Francis Costiou	
La Rippe	
Cesare Palmieri	
Begnins	Excusé
Martial Besson	
Vinzel	
Nathalie Vez	
Givrins	
Vincent Moret	
Coppet	
Jacques Tschudin, rapporteur	
Rolle	
Philippe Schirato	
Founex	Excusé



RAPPORT DE LA

Commission ad hoc (CoAH)

CHARGÉE D'ÉTUDIER LE/LA

PR 50-2025 Approbation du projet d'agglomération de 5^e génération du Grand Genève

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

La Commission s'est réunie le 09.01.2025 à Nyon dans les locaux de Région de Nyon afin d'étudier l'objet cité en titre, en présence de Madame Christine Girod, membre du Comité de direction, et de Messieurs Boris Mury, secrétaire général, et Thierry Maeder, Chef de projet vaudois du Grand Genève, qu'elle remercie de leur disponibilité.

Sur les résultats des PA 1 à PA4	2
Un bref rappel sur les mesures des PA1 à PA4	2
Sur l'état d'avancement des mesures inscrites aux PA1 à PA4	3
Sur le PA5 et ses mesures proposées.....	4
Sur la pertinence des mesures inscrites au PA5	4
Sur l'adéquation des mesures proposées au regard de l'analyse des problèmes présentés par le GLCT	5
Sur l'adéquation des mesures proposées au regard des ambitions du GLCT	6
Une brève comparaison entre : Croissance démographique versus développement infrastructurelle TP et MD.....	7
Conclusion	8

Sur les résultats des PA 1 à PA4

Un bref rappel sur les mesures des PA1 à PA4

Le Grand Genève, autrefois appelé « agglomération franco-valdo-genevoise », compte désormais plus d'un million d'habitants. Les autorités de ces 3 différentes régions ont décidé de se mettre ensemble dans les années 2000 afin d'élaborer une vision commune sur un territoire interconnecté économiquement mais qui ne l'était pas encore pour sa mobilité collective et / ou douce.

Depuis 2006, les autorités françaises, genevoises et vaudoises du Grand Genève concrétisent cette ambition en soumettant des projets d'agglomération tous les 4 ans, qui donnent la vision du territoire, de la mobilité, et de l'environnement pour 15-25 ans et fixent des mesures pour y parvenir. Ces différents projets d'agglomérations soumis à la Confédération, initialement appelés PAFVG et structurés par génération, sont listés ci-dessous par ordre chronologique :

- Projets urgents en 2006 : Cofinancement du CEVA et des premières extensions du réseau de tramway (lignes 14 et 18) (financements d'infrastructures concernant Genève uniquement)
- Projet d'agglomération 1, signé le 5 décembre 2007
- Projet d'agglomération 2, signé le 28 juin 2012
- Projet d'agglomération 3 (2016-2030), signé le 15 décembre 2016
- Projet d'agglomération 4 (2024-2027), signé le 3 juin 2021

La Confédération a accordé **d'importants cofinancements pour chacun de ces projets d'agglomérations**, dont voici ci-après un récapitulatif :

- 850 millions de francs dans le cadre du fonds d'urgence (CEVA, lignes de tramway Cornavin-Onex-Bernex et Cornavin-Meyrin-Cern).
- 186 millions de francs pour le projet d'agglomération 2007 (PA1) : interfaces CEVA (par exemple à Mies), amélioration du RER, axes forts de transports publics et liaisons structurantes de mobilité douce (voie verte).
- 204 millions de francs pour le projet d'agglomération 2012 (PA2) : poursuite des axes forts de transports publics, tram de Saint-Julien, rabattements TP et interfaces multimodales.
- 623,4 millions de francs pour le projet d'agglomération 2016 (PA3) : approfondissement des projets d'agglomération franco-valdo-genevois précédents de 2007 et 2012. L'ambition s'est renforcée : de projet d'agglomération, c'est devenu un projet de territoire, afin d'englober les politiques publiques urbanisation/mobilité/environnement, en leur adjoignant toutes celles qui contribuent au « bien vivre ensemble » à cette échelle.
- 520,8 millions de CHF pour le projet d'agglomération 2021 (PA4) : 23 projets d'infrastructures, complété par 3 paquets de mesures forfaitaires consacrés à la mobilité douce, la sécurité/valorisation de l'espace routier et la gestion du trafic.

La commission tient à remarquer l'importance de Région de Nyon qui se charge du travail de coordination pour toute la partie du district de Nyon sur l'élaboration des projets

d'agglomérations. Sur ces différents projets d'agglomérations jusqu'en 2021, ce sont près de CHF 100 millions d'investissements en infrastructures comprenant plus de CHF 30 millions de cofinancement de la Confédération qui ont été obtenus.

Ces développements (qui bénéficient malgré tout aux communes récalcitrantes quant à leur adhésion à Région de Nyon) témoignent de la pertinence de regrouper nos forces au sein d'un seul et même bureau ayant la capacité de représenter toutes nos communes.

Sur l'état d'avancement des mesures inscrites aux PA1 à PA4

La Commission a malheureusement remarqué que la majorité des mesures inscrites aux quatre premiers projets d'agglomération ont pris un peu, voire beaucoup de retard.

Un audit mené par la Cour des comptes en 2023 et publié en 2024 donne un état des lieux de l'avancement des mesures dans le district de Nyon. La Cour remarque notamment que 80% des mesures se situent encore au stade d'études préliminaires. Ainsi, sur 25 mesures inscrites aux PA1 à 4 pour le district, 19 d'entre elles accumulent des retards allant de 1 à 10 ans. Ces mesures représentent près de 2/3 des contributions fédérales accordées avec un risque, évidemment, que les cofinancements de la Confédération tombent à l'eau.

TABLEAU : ÉTAT DES 25 MESURES EXAMINÉES (JUIN 2023)

Etat ²³	Nombre de mesures	Coût (mios) estimé à l'inscription au PA	Contribution fédérale (mios)
Réalisé sans retard	2	10.28	4.11
Réalisé avec retard	0	0	0
Abandonnée	1	5.38	2.15
En cours sans retard	1	3.53	1.30
En cours avec retard	21	82.1	26.43
Total	25	101.29	33.99

Source : Cour des comptes avec données du Grand Genève

La Commission (faute de temps et de ressources) ne peut pas prolonger ce travail afin de déterminer les causes de ce problème ni émettre de recommandations. Elle renvoie pour ce faire à celles de la Cour des comptes et enjoint Région de Nyon à tout mettre en œuvre pour que ces retards soient rattrapés et que les financements accordés par la Confédération ne soient pas remis en question.

Nous précisons que Région de Nyon n'est jamais maître d'ouvrage des mesures inscrites dans les différents PA, cette tâche incombe aux communes membres de la Région et, parfois, à la DGMR. Son rôle de coordinateur ayant permis de récolter des dizaines de millions de francs de subventions fédérales doit donc être maintenu mais peut-être légèrement recalibré.

Sur le PA5 et ses mesures proposées

Sur la pertinence des mesures inscrites au PA5

Les mesures proposées au PA5 par Région de Nyon concerne essentiellement 3 pôles : le développement de tronçons adaptés aux modes doux (vélo), la (suite de la) requalification de la Route Suisse et le réaménagement des interfaces de certaines gares du district.

L'ensemble de ces mesures est prévu sur deux phases allant pour la première de 2028 à 2032 et pour la deuxième de 2032 à 2036. L'utilité et le besoin de ces (ré)aménagements répondent à des besoins avérés de la population en faveur de la mobilité douce ou collective de notre district.

Comme cela est précisé dans le préavis, la grande partie des mesures inscrites au PA5 visent à la réalisation de la stratégie cantonale vélo 2035 qui fixe des objectifs ambitieux à l'horizon 2035.

Cette stratégie comporte trois axes principaux : inciter, aménager et soutenir¹ avec pour objectif final d'améliorer ou créer près de 500 kilomètres de pistes cyclables sur le territoire vaudois à l'horizon 2035. Les aménagements ont pour objectif de créer un réseau cyclable sûr, continu, homogène et attractif afin d'encourager toutes les couches de la population au report modal vers ce moyen de transport.

Lors de notre séance de Commission, il nous a été indiqué qu'aucun objectif chiffré n'avait été fixé sur évolution de la part modale du vélo dans le district. Or, en se plongeant dans les travaux du Grand Conseil à ce propos, ces travaux législatifs ont à plusieurs reprises fait mention de l'objectif de quintupler la part modale du vélo dans le canton.

Nous trouverions intéressant qu'un comptage à l'échelle du district soit effectué à l'horizon 2025 ainsi qu'un deuxième, voire un troisième, respectivement en 2030 et 2035 afin de pouvoir chiffrer la réussite ou non de ces investissements très importants qui seront effectués par nos communes membres en faveur du vélo.

Finalement, le préavis indique également que des mesures d'urbanisation sont inscrites au PA5. La Commission a toutefois relevé que ces mesures n'ont pas d'effet contraignant sur les communes membres et que les communes identifiées devront démocratiquement accepter une densification de leur territoire à travers la modification de leur PACom.

¹ Pour plus d'informations sur la stratégie cantonale à vélo 2035, nous vous renvoyons vers sa brochure explicative, plus précisément aux pages 29 à 45. Une grande partie de ces explications concernent l'objectif d'aménagement qui est fixé dans la stratégie :

https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/accueil/fichiers_pdf/2021_novembre_actus/Strat%C3%A9gie_v%C3%A9lo_2035_brochure.pdf

Sur l'adéquation des mesures proposées au regard de l'analyse des problèmes présentés par le GLCT²

Les différents PA ont permis leur lot de développements au fil des années. Si les premiers projets d'agglomérations ont permis le développement d'infrastructures majeures, dont le succès n'est aujourd'hui plus à remettre en question, le PA5 nous a semblé insuffisant comme réponse aux défis environnementaux ou de mobilité, ainsi qu'aux développements démographiques et économiques de notre région.

De façon très concrète le rapport (annexe au préavis) présente objectivement les besoins et les problèmes que rencontrent à la fois le Grand Genève dans son ensemble et la région PACA³ Jura.

Si l'on prend un exemple, le rapport indique que la part des habitants en France (région PACA) bénéficiant d'une qualité de desserte des transports publics bonne à très bonne est de 6% (!) alors qu'il est de 49% pour la part des habitants en Suisse. C'est une différence considérable.

Conséquemment à ces chiffres, le rapport présente aussi de façon très claire les faiblesses de notre agglomération et relève pour ce faire les points suivants :

- « Trafic TIM pendulaire important » ;
- « Manque de continuité dans les aménagements cyclables hors des centres urbains » ;
- « Pour la partie gessienne, absence de desserte ferroviaire et mauvaise accessibilité du Léman Express » ;
- « Intermodalité non-competitive par rapport à la voiture » ;
- « Grand projets d'infrastructures envisagés seulement à long terme (horizon 2040-2050).

Il nous a été indiqué que les mesures prises individuellement dans le PA5 ne permettraient pas forcément de résoudre ces faiblesses à elles seules, mais que mises bout-à-bout avec les mesures des PA précédents (dont 80% sont en retard) et celles des PA futurs (Horizon 2032-2040), cela permettrait d'apporter des solutions à certains de ces problèmes.

Ce raisonnement peut être partiellement juste sur la partie *stricto sensu* du district de Nyon. En effet, cumulé aux investissements et aux développements qui sont faits en matière de transports publics avec les fonds TP, les vélos en libre services, etc., l'ensemble de ces mesures permettent de progresser dans cette direction.

Nous relevons toutefois que sans une accélération de la réalisation des mesures dans notre district, sans investissements massifs en infrastructures TP côté français, sans une meilleure attractivité tarifaire pour l'intermodalité et sans développements de grands projets d'infrastructures à l'échelle du Grand Genève tel que le CEVA, nous voyons mal le trafic pendulaire réduire de façon substantielle dans notre district.

² LE GLCT est la formalisation en un groupement de toutes les communes et régions du Grand Genève. Pour plus d'informations à son propos et afin de le différencier de deux autres organismes existants au niveau régional : https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/PRINCIPaux-ORGANISMES_TRANSFRONTALIERS.pdf

³ A toutes fins utiles, ce terme peut être facilement confondu avec l'acronyme du département français « Provences-Alpes-Côtes d'Azur ». Mais c'est en réalité l'abréviation du terme « périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération ».

Sur l'adéquation des mesures proposées au regard des ambitions du GLCT⁴

Le GLCT a défini plusieurs grands objectifs pour mener sa politique de mobilité transfrontalière. Un des très grands objectifs du Grand Genève (GLCT) est de parvenir à la neutralité carbone d'ici à 2050⁵. Cela nous a d'ailleurs été rappelé par les représentants de la Région de Nyon lors de notre réunion de Commission.

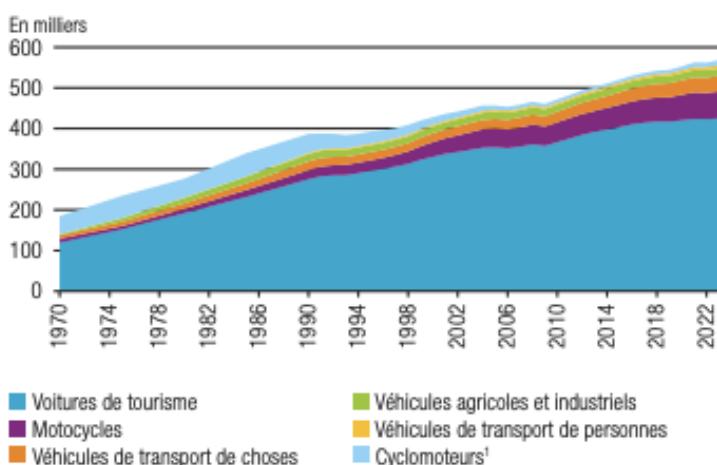
Les études sérieuses qui dressent des plans d'actions pour parvenir à cet objectif prévoient toutes deux niveaux d'actions : un premier palier de résultats à l'horizon 2030-2035 et un deuxième palier l'horizon 2050 (le fameux « net zero »).

Les résultats que nous devons obtenir d'ici à 2030-2035 consistent généralement en des réductions de 50% ou des « décarbonisations » de 50%. C'est par exemple pour cette raison que l'Union européenne avait initialement souhaité interdire la production de véhicule thermiques dès 2035.

Les tendances que nous avons dans le district sont intéressantes. A titre d'exemples, l'augmentation de la part modale des TP a augmenté de 59% entre 2013 et 2019, la part de véhicules électriques dans le district de Nyon est la plus élevée du canton de Vaud⁶ et l'utilisation des vélos en libre-service dans le district augmente de façon importante pour atteindre près de 80'000 trajets par année⁷.

Malgré toutes ces bonnes avancées, de nombreuses courbes en matière de mobilité n'ont même pas commencé à s'inverser (y compris dans le district). Le nombre de véhicules motorisés dans le canton de Vaud ne fait qu'augmenter⁸ :

[F5] PARC DES VÉHICULES ROUTIERS MOTORISÉS, VAUD



⁴ LE GLCT est la formalisation en un groupement de toutes les communes et régions du Grand Genève. Pour plus d'informations à son propos et afin de le différencier de deux autres organismes existants au niveau régional : https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/PRINCIPAUX-ORGANISMES_TRANSFRONTALIERS.pdf

⁵ <https://www.grand-geneve.org/thematiques/transition-ecologique/>

⁶ Cela n'empêche pas que le nombre total de véhicule motorisés continue d'augmenter.

⁷ <https://regiondenyon.ch/mobilite/mobilite-active/velos-en-libre-service/>

⁸ https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dfin/statvd/Publications/Numerus/Numerus-03-2024_Vehicles.pdf

Dans le district de Nyon, le taux de motorisation reste parmi les plus élevés du canton avec 599 véhicules pour 1000 habitants en 2022⁹.

La réalité est donc toujours la même : le transport individuel motorisé (TIM) reste toujours aussi important et souvent bien plus pratique et / ou confortable que les transports publics pour la majorité des habitantes et habitants (80% des distances parcourues⁹). Sans transition vers une mobilité durable et multimodale, le problème restera inchangé. Ainsi, force est de constater que le développement des infrastructures discuté aujourd’hui ne permettra pas, à lui seul, d'inverser cette tendance selon les objectifs très ambitieux qui sont avancés par le GLCT.

Il est important de préciser que la traduction de cette vision ambitieuse de neutralité carbone à 2050 n'appartient pas qu'à Région de Nyon. Elle implique tous les échelons politiques suisses (et français), en partant de la Confédération avec les CFF et de ses différentes politiques, jusqu'aux petites communes de quelques centaines d'habitants qui ont leur mot à dire sur ces développements et en passant par le canton de Vaud, Mobilis, etc.

Ce projet d'agglomération propose des mesures intéressantes et nécessaires que nous vous recommandons évidemment d'accepter. En effet, l'ensemble des mesures inscrites au PA5 contribueront certainement à réduire le trafic individuel motorisé et de continuellement augmenter la part modale des TP et du vélo. En plus de cela, il ne ferait aucun sens de les refuser sachant qu'elles sont cofinancées par la Confédération.

La Commission remarque qu'il s'agit là aussi de la démonstration que la mise en œuvre des mesures concrètes prend beaucoup plus de temps que prévu pour tenir l'objectif de la neutralité carbone en 2050, et faire face aux défis posés par le développement économique et démographique rapide de notre région. Pour tenir ces différents objectifs et y parvenir dans les délais impartis, une concrétisation politique plus rapide et plus ambitieuse est nécessaire.

Une brève comparaison entre : Croissance démographique versus développement infrastructurelle TP et MD

L'ensemble des mesures dont nous parlons aujourd'hui (pour tous les PA) doivent être mise en lien avec le développement démographique du Grand Genève.

En 2008, les statistiques régionales ont publié une Projection démographique pour l'agglomération franco-valdo genevoise¹⁰. Elle prévoyait qu' « entre 2005 et 2030, la population de l'agglomération franco-valdo-genevoise augmenterait, selon le scénario envisagé, de 158 000 à 235 000 personnes soit, en termes relatifs, de 20 à 30 % ». Sa conclusion indiquait qu' « en 2030, on y compterait ainsi entre 951 000 et 1 028 000 habitants ».

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

En 2019, la population de l'agglomération franco-valdo-genevoise comptait 1 025 316 habitants.

⁹

https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/cour_comptes/1_Rapports_d_audit/82_Synthese.pdf

¹⁰ https://www.statregio-francosuisse.net/telechargements/compresse/CP_2008_05.pdf

Le Grand Genève a donc 11 ans d'avance en termes de croissance démographique sur ses prévisions pendant que certaines de nos mesures prennent jusqu'à 10 ans de retard.

Quoi que cela soit économiquement une bonne nouvelle pour notre région, nous estimons, à la lecture du préavis et du rapport PACA Jura, que des mesures plus ambitieuses seront nécessaires dans le prochain PA (priorisation du réaménagement des gares importantes, plateformes multimodales, grands projets permettant un transfert modal important, etc.) de la part du GLCT et de Région de Nyon pour faire face à ce développement bien plus rapide que prévu et rattraper le retard pris pour bon nombre de ces mesures.

Conclusion

Fondée sur ce qui précède, la Commission ad hoc recommande, à l'unanimité de ses membres, d'accepter le préavis 50-2025 – Approbation du projet d'agglomération de 5^e génération du Grand Genève du Comité de direction et de prendre la/les décision(s) suivante(s) :

1. D'approuver la liste des mesures vaudoises candidates à un cofinancement fédéral et de confirmer la participation de la Région de Nyon au projet d'agglomération de 5^e génération du Grand Genève,
2. D'autoriser les représentants du Comité de direction à signer la synthèse du projet d'agglomération de 5^e génération du Grand Genève.

Coppet, le 11 février 2025

LES MEMBRES DE LA COMMISSION	
Vincent Moret, rapporteur	Signature
Coppet	
Jean-Valentin de Saussure, Président	Signature
Mies	
Valérie Issumo	Signature
Marchissy	
Florence Ursenbacher	Excusée
Luins	
Philippe Kaspar	Excusé
Grens	