

Monsieur le Conseiller d'Etat
Jean-Claude Mermoud
Chef du Département des institutions
et des relations extérieures
Château cantonal
1014 Lausanne

Lausanne, le 28 février 2005
S:\COMMUNIPOLITIQUE\Position\2005\POL0508.doc
GPB/mch

Avant-projet sommaire du Plan directeur cantonal

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Lors de la dernière séance du groupe de travail politique du Plan directeur cantonal, le 24 janvier 2005, vous avez offert la possibilité aux associations concernées de vous faire parvenir une prise de position écrite sur l'avant-projet sommaire ; nous vous en remercions et vous faisons part ci-après de nos remarques sur cette étape importante dans l'élaboration du Plan directeur cantonal.

Remarques générales

Alors que l'on aurait pu s'attendre, à l'issue des forums de concertation, à un cahier de propositions bien édulcorées, on constate que cet avant-projet sommaire constitue en fait un projet particulièrement dirigiste et très ciblé. Les nombreuses mesures contraignantes prévues chapitre après chapitre sont là pour le démontrer. Le document précise clairement les intentions du Conseil d'Etat, à savoir limiter, voire supprimer, toute possibilité de développement dans les zones non desservies par les transports publics ; il exclut en outre de développer les transports publics dans des zones non dotées d'une population suffisante. Si on peut parfaitement comprendre les contraintes financières qui sous-tendent ces options, il faut également reconnaître qu'elles sont totalement opposées à celles du Plan directeur cantonal précédant et qu'elles induiront des discussions politiques extrêmement tendues entre l'arc lémanique et l'arrière pays. Lors de la présentation de cet avant-projet sommaire, les remarques ont d'ailleurs été virulentes dans les régions excentrées ; on peut les comprendre.

Concernant les transports, la CVCI tient à nouveau à regretter la diabolisation des transports privés. Cette volonté de ne privilégier que les transports publics est une évidente aberration, dans la mesure où les transports publics ne pourront jamais desservir l'ensemble du territoire. Le réseau idéal des transports publics imaginé par les aménagistes ne pourra en outre jamais se réaliser pour des considérations financières. Il est donc indispensable de mieux prendre en compte la complémentarité entre les deux modes de transport et de réfléchir sereinement à améliorer certains axes importants, tel que l'autoroute Genève Lausanne.

En matière de développement, le document précise clairement l'évolution naturelle vers une concentration tant économique que démographique sur l'arc lémanique, et donc la nécessité de gérer ce mouvement naturel. Les récentes études lancées par le Service de l'économie, du logement et du tourisme quant aux possibilités de création accélérée des logements en sont la parfaite illustration. Une réflexion approfondie dans l'agglomération lausannoise, ainsi que sur la Côte et la Riviera, est ainsi parfaitement justifiée. Certaines études pourraient même être accélérées, tel que le réaménagement de l'axe Renens - Flon susceptible d'accueillir une part très importante des nouveaux habitants envisagés par les démographes d'ici 2020, à savoir 60'000 habitants sur les 100'000 prévus.

En ce qui concerne la potentialité des zones affectées, la CVCI a constaté avec beaucoup d'intérêt que le relevé des zones légalisées démontre que le canton peut accueillir sans problème plus de 200'000 habitants grâce aux zones d'ores et déjà légalisées. Un certain nombre de ces zones se trouvent toutefois dans des régions qui ne se développeront vraisemblablement jamais. Le dézonage devrait toutefois être évité en raison des problèmes juridiques qu'il ne manquera pas de susciter. Quand on connaît le prix et la durée des procédures d'affectation, une volonté de dézoner apparaît comme aberrante. Un échange de zones entre communes semble par ailleurs totalement irréaliste dans un état non totalitaire tel que le Pays de Vaud.

Remarques particulières

Page 3 : à juste titre, les acteurs ayant participé aux forums de concertation reprochent à l'administration une gestion réactive du bien commun, alors que la nouvelle situation exigerait une gestion proactive, anticipatrice, facilitatrice plutôt que contraignante. L'avant-projet sommaire n'est pas précisé dans la ligne souhaitée. Définir l'intérêt cantonal est un exercice quasi impossible au vu de la durée de la procédure engagée (dix ans).

Page 11 : le Conseil d'Etat décide de remonter à la Confédération la question de l'intercantonalité obligatoire pour mieux harmoniser les conditions d'établissement des nouveaux habitants et emplois. L'élaboration du Plan directeur cantonal semble un exercice déjà suffisamment compliqué sans demander l'intervention de la Confédération. Les exemples dans la Broye et dans le Chablais montrent qu'il est parfaitement possible de s'entendre entre gens raisonnables. L'intercantonalité obligatoire doit être supprimée de l'avant-projet.

Page 17 : le développement sera prioritairement localisé dans les lieux accessibles aux transports publics, dans le respect du patrimoine naturel et paysager. La CVCI peut souscrire à cette affirmation, qui n'engage pas à grand chose et qui sera certainement vérifiée dans les faits, quelle que soit l'action des autorités cantonales. Un passage ultérieur suscite toutefois beaucoup plus d'inquiétudes ; la poursuite de différents travaux apparaît en effet nécessaire avec le Plan directeur cantonal : fonctionnement institutionnel, fiscalité (écologique et d'agglomération), politique foncière et planification financière. Les aménagistes veulent manifestement tout régenter et il faut s'en inquiéter.

Page 27 : le Conseil d'Etat envisage de corriger la tendance naturelle à l'étalement urbain ; au lieu que trois habitants sur quatre continuent à s'établir en territoire rural, il faut les réorienter vers des sites accessibles en transports publics. Ces choix nécessiteront de nouveaux zonages de terrain répondant aux critères, une augmentation de la densité ou un renforcement des transports publics. Une telle politique conduira inévitablement à une

concentration des nuisances qu'il sera difficile de faire admettre aux populations concernées si on leur impose en plus des péréquations supplémentaires.

Page 31 : l'intercommunalité deviendrait la règle pour organiser le développement. Ce souci de gestion régionale est parfait sur le papier, mais inapplicable dans la pratique. Les intérêts des différentes collectivités sont rarement totalement convergents et les risques de blocage sont évidents. Il est quasi exclu de pouvoir régler les aspects à la satisfaction de tous (péréquation financière, répartition des droits de bâtir, gestion du trafic, desserte par transports publics, etc.). Une telle option n'est donc pas réaliste et doit dès lors être supprimée de l'avant-projet sommaire.

En ce qui concerne le dézonage partiel des zones légalisées, une telle extrémité n'est pas nécessaire à la réussite du Plan directeur cantonal. La plupart des zones mal situées ne seront en effet jamais construites ; le risque est donc minime. En revanche, la légalisation de zones intermédiaires devrait effectivement faire l'objet d'une attention soutenue dans les régions mal desservies et constituer l'exception.

Page 33 : comme indiqué plus haut, il semble politiquement quasi impossible de concentrer la majeure partie du développement, et donc des nuisances, dans certaines régions tout en leur imposant par ailleurs une péréquation fiscale supplémentaire au profit des zones moins développées. Par ailleurs, les obligations d'intercommunalité et les dézonages partiels de zones légalisées doivent être retirés de l'avant-projet sommaire.

Page 35 : au vu de son importance pour l'économie cantonale, la CVCI comprend parfaitement le zoom prévu sur l'agglomération lausannoise et l'intensité des réflexions d'ores et déjà lancées.

Page 46 : la CVCI a pris connaissance avec plaisir que « le PDcn n'a pas vocation à planifier l'économie ». En dehors des problèmes de desserte commerciale, on cherche en revanche où se trouve le projet économique.

Page 53 : l'avant-projet prévoit la construction d'une troisième voie sur l'emprise actuelle autoroutière entre Morges et Ecublens, une nouvelle jonction à Ecublens et diverses améliorations. Cette troisième voie doit en revanche être poursuivie au-delà de Morges jusqu'à Genève.

Conclusions

L'utilisation faite du précédent Plan directeur cantonal devrait inciter à plus de modestie dans les objectifs et viser à apporter des réponses plus concrètes et surtout plus rapides aux problèmes actuels. La tentation des aménagistes de vouloir tout régenter grâce à la planification mérite un frein politique ; l'histoire nous rappelle en effet régulièrement que l'aménagement n'est pas une science exacte et que la vérité absolue n'existe pas.

Dans ce cadre, la CVCI demande de renoncer à certaines mesures contraignantes :

- l'appel à la Confédération pour décréter des intercantonalités obligatoires
- l'obligation d'intercommunalité pour organiser le développement
- la nécessité d'une nouvelle péréquation fiscale pour gérer ces intercommunalités
- le dézonage partiel de zones légalisées

Compte tenu des travaux déjà effectués, des contingences financières, de la nécessité de gérer plutôt qu'empêcher le mouvement naturel en direction de l'arc lémanique et de la modestie qui devrait prévaloir dans ce type d'exercice, il serait préférable de limiter la réflexion à quelques axes principaux, tels que le réaménagement de l'axe Flon - Renens aux potentialités reconnues, la réorganisation des transports publics lausannois autour du M2 et la réalisation d'une troisième piste sur l'autoroute Lausanne-Genève. Ces trois axes devraient permettre de gérer plus de la moitié de l'essor démographique annoncé. Le solde pourra facilement être supporté par le reste du territoire cantonal sans grande mesure contraignante.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à ces lignes et nous vous prions de d'agréer, Monsieur le Conseiller d'Etat, nos salutations distinguées

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Jean-Luc Strohm
Directeur

Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint