

Oui à FORTA

L'Association des Communes Suisses (ACS) soutient le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Gustave Muheim, vice-président de l'ACS, dit pourquoi la poursuite des projets d'agglomération est importante.

«Commune Suisse»: Qu'est-ce que les programmes d'agglomération ont déclenché dans le canton de Vaud?

Gustave Muheim: Le Canton de Vaud, et particulièrement l'agglomération lausannoise, a décidé, début 2002, de participer aux projets-modèles que proposait la Confédération, suite à son rapport de décembre 2001 sur les effets de l'article 50 de la nouvelle Constitution fédérale. Le projet-modèle, partiellement subventionné par Berne et par l'Etat de Vaud, aura permis à Lausanne Région de mettre en place une large agora de réflexion sur plusieurs thématiques, dont l'aménagement du territoire et les transports. Les lignes directrices du projet étaient le fait des communes et non des instances supérieures. Cette manière de procéder aura permis en 2005 à l'association régionale et aux membres des exécutifs partenaires de rentrer de plain-pied dans le programme d'agglomération, méthode proposée par le Conseil fédéral, en réponse au refus en votation populaire de son contre-projet «Avanti». Pour le programme précité, le périmètre concerné a été élargi aux communes de la région morgienne, tout en mettant en place un cercle concentrique autour de Lausanne et de Morges. Cette procédure, voulue par les services cantonaux et appuyée par l'Office fédéral du développement territorial, ARE, a eu pour effet d'exclure du champ d'action certaines communes; 10 sur 29 membres de Lausanne Région. Le motif invoqué était la rupture du tissu urbain continu. Avec le recul, on peut affirmer que cette restriction était une erreur, et l'ARE s'en est rendue compte lors de l'analyse des projets de 2007, dits de 1^{re} génération. Quant à la gouvernance, elle a été confiée aux représentants du Conseil d'Etat, l'ARE exigeant un interlocuteur unique pour chaque projet d'agglomération.

Et aujourd'hui?

Aujourd'hui, alors que les spécialistes travaillent d'arrache-pied sur les projets de 3^e génération, dont le dépôt auprès de l'ARE est actuellement fixé à juin 2016, on peut affirmer, sans crainte de

se tromper, que le fait d'avoir initié, en 2002, un projet-modèle est le facteur déclenchant d'une collaboration de haut niveau entre les communes, et pas seulement celles avec lesquelles elles ont des frontières communes. L'esprit régional en ressort renforcé.

Combien la Confédération, les cantons et les communes paient-ils pour les programmes d'agglomération?

Vouloir répondre précisément à cette question relève de l'utopisme. Si les chiffres de la Confédération sont clairs – 6 milliards, dont 2,56 milliards pour des projets urgents définis avant 2007 –, la part des cantons et des communes varie fortement d'un projet à l'autre. En 2010, l'Assemblée fédérale a libéré 1,51 milliard pour les projets de 1^{re} génération (2007). En 2014, ce sont 1,7 milliard qui ont été libérés pour les projets de 2^e génération (2012). Aujourd'hui, alors que les travaux sont en cours pour la 3^e génération, force est de constater qu'il ne reste guère plus de 200 millions dans le Fonds d'infrastructure fédéral.

Sachant que la subvention de Berne peut atteindre, pour un projet 100% parfait aux yeux de l'ARE, le 50% des coûts, inutile de se voiler la face; sans FORTA, la plupart des projets qui seront présentés en 2016 relèveront du rêve, la triste réalité financière reprenant le dessus: point d'argent, point de Suisses, disaient nos mercenaires aux rois de France.

Essayons tout de même de poser un chiffre global pour les projets de 1^{re} et de 2^e générations: lorsque la Confédération met 1 franc, les cantons et les communes, prises dans leur ensemble, en mettent 4. Ceci équivaut à un total de 7,5 milliards pour la 1^{re} génération et de 8,5 milliards pour la 2^e génération. Mais il y a un autre chiffre, parfaitement méconnu, qui concerne principalement les communes: c'est celui issu du coût des équipements en sous-sol qu'il faut remplacer, par exemple pour recevoir des rails de trams, et celui des aménagements de la voirie; trottoirs, pistes cyclables,

plantations, etc. Dans certains cas, la part des coûts à charge des communes passe du simple au double.

Pourquoi est-ce que la continuité des programmes d'agglomération est importante?

La Suisse souffre d'un retard phénoménal dans ses infrastructures, qu'elles soient destinées aux transports collectifs ou individuels. Quant à celles relatives à la mobilité douce, elles n'en sont qu'à un stade embryonnaire. Il ne faut pas vouloir chercher ici un responsable; nous sommes dans un pays qui a vu sa croissance en habitants et en emplois exploser ces vingt dernières années, alors que les finances publiques étaient au plus mal. La concentration de cette situation est particulièrement marquée dans les agglomérations, qui ne doivent pas seulement répondre aux besoins de leurs habitants, mais de tous ceux qui viennent journalièrement y travailler ou vaquer à leurs occupations. Nombre de nos agglôs voient leur population active doubler le matin, pour se rétablir le soir. Les programmes d'agglomération et un financement solide, et pas seulement subsidiaire, de la Confédération sont indispensables si nous voulons répondre aux aspirations légitimes des personnes vivant dans notre pays. A défaut, c'est exposer la société aux extrémistes de tous bords, qui seraient les seuls gagnants d'une absence de vision politique des besoins financiers.

FORTA est une bonne réponse à ce problème.

Interview: pb

«L'esprit régional a été renforcé.»

Gustave Muheim

Gustave Muheim est syndic de Belmont-sur-Lausanne et vice-président de l'Association des Communes Suisses.

