

## Le premier faux pas du nouveau Conseil d'Etat.

De récentes études menées à l'EPFL\* démontrent que dans le canton de Vaud un certain nombre de projets ont encore un déficit de coordination entre les transports et l'aménagement du territoire. Même si d'importants efforts allant dans ce sens ont été consentis ces dernières années, la nouvelle réorganisation des départements risque de remettre en cause le travail déjà accompli à ce jour. Par ailleurs, ces études ont mis en avant que seul un état capable d'imposer ses vues permet de favoriser une coordination essentielle à une cohérence des projets. La récente décision de supprimer le Service de l'Aménagement du Territoire (SAT) du Département des infrastructures (Celui-là même où un nouveau service de la mobilité (SM) venait de voir le jour) n'est pas un signe encourageant.

En effet, afin de répondre aux incessantes et lancinantes demandes des communes désirant avoir le maximum d'autonomie pour gérer comme bon leur semble leur territoire (i.e. favoriser l'implantation à tout va de logements afin d'attirer de nouveaux contribuables, encourager l'implantation de PME ou de centres de loisir pour avoir plus de rentrées fiscales), le Conseil d'Etat a opté pour séparer le SAT et le SM dans deux départements différents.

Les communes avaient pourtant déjà gagné une première manche lorsqu'elles avaient obtenu que le SAT ne puisse se prononcer que sur la légalité mais plus sur l'opportunité des projets. Cette réorganisation des départements est un nouvel échec pour l'Etat qui aura encore plus de peine à se faire entendre. En effet, les limites institutionnelles des communes ne correspondent plus aux différents territoires tels que vécus par les individus. Il est de plus en plus rare qu'une personne habite et travaille dans la même commune, elle doit donc se déplacer sur un territoire qui va au-delà des frontières communales voir cantonales.

Cette réorganisation des départements est donc une véritable ineptie car elle laisse penser qu'il est possible de traiter l'aménagement du territoire sans prendre en compte les transports. Or la coordination entre les transports et l'aménagement du territoire est nécessaire si l'on ne désire pas fractionner le territoire et le rendre difficilement praticable.

Ne pas implanter les nouveaux projets à proximité des infrastructures de transports en commun c'est favoriser le *tout-voiture* et la construction de routes, d'autoroutes, d'élargissement d'autoroutes, etc., qui non seulement enlaidissent parfois le paysage mais induisent également des pollutions sonores et olfactives. De plus ces (auto)routes ne sont pas des réponses adéquates étant donné qu'elles déplacent le problème un peu plus loin sans le résoudre pour autant, le tissu urbain de nos villes n'ayant pas été conçu en fonction de la voiture.

Coordonner transports et aménagement du territoire c'est s'assurer que tout un chacun puisse se déplacer sans trop importuner autrui mais également utiliser intelligemment les deniers publics. Avoir des infrastructures de transport est important mais développer les activités à proximité des arrêts est encore plus indispensable car elles permettent d'avoir de la cohérence. Par exemple, le prolongement du LEB jusqu'au Flon ne sera réellement efficace que le jour où les gares qu'il désert ne seront plus au milieu des champs (Jouxten-Mézery, etc.) mais au centre d'une zone d'habitat et de commerce comme c'est déjà le cas dans d'autres haltes plus importantes.

Jusqu'à ce jour l'aménagement du territoire relevait principalement des urbanistes-architectes alors que les transports étaient du domaine des ingénieurs. Leur formation de base réciproque n'a jamais encouragé à développer des collaborations, mais leur présence au sein d'un même département favorisait une meilleure compréhension réciproque. La décision du Conseil d'Etat va à l'opposé de cet indispensable rapprochement.

Avec cette nouvelle réorganisation des départements, le Conseil d'Etat a complexifié la gestion des tâches qui lui incombent. Reste à espérer qu'il est prêt à en assumer les conséquences.

\* Kaufmann, Sager, Ferrari, Joye (2003) Coordonner transports et urbanisme, PPUR, Lausanne.

Yves Ferrari, architecte et sociologue (Député), co-auteur du livre Coordonner transports et urbanisme édité en 2003 aux PPUR (info sur <http://ppur.epfl.ch/livres/2-88074-518-7.html>)