

Notes d'allocution

« Non à l'initiative contre l'immigration de masse »

Conférence de presse du 16 janvier 2014

Pascal Broulis, Conseiller d'État

Chef du département des finances et des relations extérieures (VD)

Mesdames, Messieurs,

Hormis les défis à relever sur le marché de l'emploi, dont vient de parler mon prédécesseur, la pénurie de logements, les loyers trop élevés et la surcharge des infrastructures de transports seraient, eux aussi, dus à l'immigration et à la libre circulation des personnes. Les enjeux sont bien réels et ne doivent pas être passés sous silence. En revanche, ils ne sont pas le seul fait de l'immigration, ils ont été tout au plus renforcés par la libre circulation.

Si la surface habitable se raréfie sur le marché du logement, c'est avant tout parce que la société évolue : en 1980, une personne se satisfaisait de 35 m² d'espace habitable, contre 48 aujourd'hui. Parallèlement, la taille des ménages a diminué. Dans les années 70, trois personnes vivaient dans un même logement ; ce chiffre est aujourd'hui descendu à 2,2. Donc même sans hausse de l'immigration, il aurait fallu augmenter de 50% environ le nombre de logements pour répondre à la demande.

J'ajouterai que de plus en plus de personnes souhaitent vivre en milieu urbain. Alors qu'il était question d'exode urbain dans les années 80, les villes voient leur population augmenter depuis le tournant du siècle. La demande d'espace habitable se concentre donc sur les régions affichant de faibles réserves en terrains constructibles, comme c'est le cas précisément des zones urbaines. Dans les cantons de Zurich, Lucerne, Zoug, Vaud et Genève ainsi que dans les deux Bâle, le taux de logements vides (par rapport au parc immobilier) est nettement en dessous de la moyenne suisse. En revanche, les cantons de Soleure, d'Argovie, de Thurgovie, de St-Gall et du Jura sont dans une situation inverse.

Les cantons et les villes confrontés à une pénurie de logements ont déjà pris des mesures pour mettre à la disposition de la population, sans distinction de catégories, des logements d'un bon niveau de qualité et à des prix abordables. C'est ainsi que plusieurs cantons soutiennent la construction de logements par des prêts à taux avantageux. La Confédération encourage pour sa part le logement d'utilité publique, dans le cadre de la loi sur le logement.

Les tensions sur les infrastructures de transports ne sont pas dues à l'immigration, elles résultent davantage d'un besoin croissant de mobilité professionnelle et de nouveaux modes de loisirs. L'immigration accélère le

processus, mais, rien de plus : en 2010, 90,7% milliards de voyageurs-kilomètres ont été parcourus par des véhicules privés, en augmentation de 7,9% par rapport à 2002. Ce chiffre atteint même les 23,6 milliards dans les transports publics, soit une hausse de 29,8%. Il est intéressant de rappeler à ce propos que la part des trajets effectués pour les loisirs est de 40%, ce qui est nettement au dessus des 24% imputés au trafic « professionnel ».

Nous devons développer nos infrastructures de transports, au risque de ne pas pouvoir répondre à hausse constante des besoins en mobilité. D'intenses discussions sont déjà en cours au niveau politique pour trouver des solutions.

Je relèverai que mon canton, le canton de Vaud participe au projet Léman 2030, aux côtés du canton de Genève, de l'Office fédéral des transports, et des CFF. Ce projet regroupe l'ensemble des projets sur le réseau CFF de l'arc lémanique. Il vise à faire face à l'augmentation très forte de la demande. Il doit permettre un doublement de la capacité en places assises des trains entre Lausanne et Genève d'ici 2025, ainsi qu'une augmentation substantielle des cadences sur les RER vaudois et franco-valdo-genevois.

Permettez-moi de vous rappeler que le peuple se prononcera le 9 février également sur le financement et l'extension de l'infrastructure ferroviaire. Nous devons donc nous poser la question de savoir comment financer demain nos exigences toujours plus élevées en termes de mobilité.

L'initiative contre l'immigration de masse ne fournit pas de réponses à ces questions et à ces défis, elle ne fait que soulever la polémique. Nous avons emprunté un chemin, à nous d'y rester et de proposer des solutions concrètes.

Depuis l'introduction de la libre circulation en 2002, l'immigration n'a cessé d'augmenter : 72'000 personnes en 2012. Je ne me permettrai pas de l'ignorer et je n'entends pas le faire. Comme l'a dit ma collègue, l'immigration a suivi l'évolution de l'économie. Si l'on en croit les prévisions conjoncturelles, la demande ne devrait pas fléchir. Le système des contingents revendiqué par les initiants devrait se calquer lui aussi sur les besoins de l'économie. C'est précisément ce que dit le texte de l'initiative : « *Les plafonds et les contingents annuels (...) doivent être fixés en fonction des intérêts économiques globaux de la Suisse (...).* » En résumé : on continuera de faire appel à la main d'œuvre européenne. Avec pour seule différence qu'un retour aux contingents alourdirait les procédures, ainsi que les coûts de recrutement des entreprises et les charges des autorités en charge de l'emploi et des services de migration.

Si l'économie suisse ne peut plus recruter suffisamment de main d'œuvre qualifiée à cause des freins mis à la procédure d'octroi de permis, qu'en sera-t-il de sa capacité d'innovation, de sa compétitivité et de son attrait économique ? La libre circulation a dopé l'économie de notre pays ; si nous ne voulons pas fragiliser notre prospérité, il faut voter NON à l'initiative « Contre l'immigration de masse ».

Les cantons rejettent l'initiative : ils sont convaincus que le modèle suisse a fait ses preuves. Il peut être amélioré et les cantons s'y emploient, mais il ne doit pas être démolé.