



Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2019 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

Rapport sur le résultat de la procédure de consultation
(17 janvier au 30 avril 2018)

Referenz/Aktenzeichen: COO.2093.100.5.1026397

Artikel I. Table des matières

1.	Situation initiale.....	3
2.	Remarques sur les prises de position reçues.....	3
3.	Avis général sur le projet mis en consultation.....	4
4.	Remarques sur le projet mis en consultation.....	5
4.1.	Remarques de base.....	5
4.2.	Remarques sur le Programme en faveur du trafic d'agglomération et sur le FORTA.....	6
4.3.	Situation initiale.....	6
4.4.	Thèmes à prendre en considération.....	8
(a)	Utilisation des fonds.....	8
(b)	Programmes fédéraux en matière d'infrastructures de transport.....	9
(c)	Prise en compte des spécificités de certaines régions.....	10
(d)	Prise en compte des différents modes de transport.....	12
(e)	Divers.....	13
5.	Remarques sur les projets d'agglomération de troisième génération.....	14
5.1.	Processus d'examen et méthode employée par la Confédération.....	14
5.2.	Remarques sur les résultats de l'examen par la Confédération.....	20
(a)	Remarques d'ordre général.....	20
(b)	Remarques sur les résultats de l'examen au niveau du projet.....	21
(c)	Remarques sur les résultats de l'examen au niveau des mesures.....	21

6.	Autres remarques sur les projets d'agglomération de troisième génération	
	24	
6.1.	Mesures ouvrant droit à des contributions forfaitaires	24
6.2.	Mesures cofinancables et mesures non cofinancables	24
6.3.	Délais pour le lancement de l'exécution des projets de construction (délais d'exécution)	25
6.4.	Contrôle des effets.....	26
7.	Divers	26
8.	Annexe : liste des abréviations	28

1. Situation initiale

Par arrêté du 17 janvier 2018, le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation relative à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement pour les contributions aux mesures du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2019. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a reçu de la part du Conseil fédéral l'autorisation d'organiser une procédure de consultation.

Les cercles intéressés ont eu la possibilité de se prononcer jusqu'au 30 avril 2018 sur le projet mis en consultation. Le présent rapport fait la synthèse de toutes les prises de position qui ont été adressées à l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

2. Remarques sur les prises de position reçues

Au total, 94 invitations à prendre position ont été envoyées dans le cadre de la procédure de consultation. 100 prises de position ont été reçues. 25 cantons, 5 conférences cantonales, 6 partis politiques, 3 associations faîtières nationales des communes, villes et régions de montagne, 4 associations faîtières nationales de l'économie et 16 autres organisations se sont ainsi prononcés.

Participants	Nombre de destinataires	Nombre de prises de position
Cantons	26	25
Conférences des cantons	1	5
Partis politiques	13	6
Associations faîtières nationales des communes, villes et régions de montagne	3	3
Associations faîtières de l'économie	8	4
Autres cercles intéressés	43	16
Total	94	59

Vu qu'ils n'étaient pas concernés par le projet, les cantons de Glaris (GL), des Grisons (GR), de Nidwald (NW), d'Obwald (OB) et la Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses (CDSVS) ont renoncé à émettre une prise de position propre.

Le canton de Neuchâtel (NE) renvoie sans autre précision et en intégralité à la prise de position du Réseau urbain neuchâtelois (RUN).

Le canton de Schaffhouse (SH) s'est rallié à la prise de position de la Conférence des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (DTAP). Par ailleurs, les cantons des GR, de Lucerne (LU), de Saint-Gall (SG) et la Conférence gouvernementale des cantons alpins (CGCA) se réfèrent à cette prise de position et soutiennent les demandes qu'elle contient.

Les cantons d'Appenzell Rhôdes-Intérieures (AI) et de Thurgovie (TG) soutiennent les demandes, remarques et exigences émises par les cantons d'Appenzell Rhôdes-Extérieures (AR) et de SG pour ce qui concerne le projet d'agglomération St. Gallen-Bodensee. Le canton de TG renvoie aux demandes

et remarques faites par le canton de SG en ce qui concerne le projet d'agglomération Wil, qu'il soutient en intégralité.

La prise de position de l'organisme responsable du projet d'agglomération AareLand (cantons d'Argovie [AG] et de Soleure [SO]) à propos du projet d'agglomération AareLand est soutenue par le canton d'AG. Ce dernier canton apporte également son soutien à la prise de position de l'agglomération de Bâle (Agglo Basel).

Le canton de Bâle-Ville (BS) ainsi que les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein soutiennent également la prise de position d'Agglo Basel. La Conférence des Gouvernements de la Suisse du Nord-Ouest (CGNO) se rallie aux exigences émises par Agglo Basel.

Le canton de Genève (GE) soutient toutes les demandes exprimées par le Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève (GLCT Grand Genève), lequel approuve les principales exigences du Forum d'Agglomération du Grand Genève.

Le canton de SO a coordonné les demandes relatives au sujet des projets d'agglomération AareLand et Basel avec les organismes responsables de projet correspondants et les cantons et pays concernés. Les différentes prises de position sont partie intégrante de la réponse du canton de SO à la procédure de consultation.

S'agissant des demandes de réévaluation des mesures présentées par les agglomérations, le canton de Vaud (VD) renvoie aux documents techniques des organismes responsables des projets transmis à l'ARE et à la prise de position du canton de GE pour ce qui est du projet d'agglomération Grand Genève.

En ce qui concerne les résultats de l'examen par la Confédération, l'agglomération de Werdenberg-Liechtenstein renvoie aux documents présentés lors des entretiens techniques.

L'Union suisse des arts et métiers (usam) joint la position de la Fédération des Entreprises Romandes (FER) à sa prise de position et soutient les projets supplémentaires qu'elle contient pour la région de Genève.

Baden Regio soutient l'avis du canton d'AG pour ce qui du projet d'agglomération Aargau-Ost de troisième génération ainsi que les demandes exprimées par les communes membres que sont Killwangen, Neuenhof, Wettingen et Würenlos.

S'agissant des éléments de détail, le Cargo Forum Schweiz (CFS) renvoie à la réponse apportée par l'association suisse des transports routiers (ASTAG), à laquelle il souscrit pleinement.

La Société suisse des ingénieurs et architectes (sia) se rallie à la prise de position de constructionsuisse.

CarPostal soutient la prise de position de l'Union des transports publics (UTP).

L'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo, l'Associazione Quartiere Rivapiana –Minusio, l'Associazione Traffico Ambiente – Ticino, le Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio et Pro Velo – Ticino ont soumis une prise de position conjointe.

3. Avis général sur le projet mis en consultation

Le PLR, Les Libéraux-Radicaux, les Verts, l'usam, le Centre Patronal (CP), l'Arbeitsgruppe Berggebiet (AG Berggebiet), constructionsuisse, Infra Suisse, la SSE et la sia accueillent favorablement le projet mis en consultation.

Les cantons d'AI, AR, de BS, Fribourg (FR), LU, NE, SG, SO, Schwyz (SZ), du TI, de TG, du Valais (VS), de Zoug (ZG), Zurich (ZH), le parti démocrate-chrétien (PDC), le parti vert/libéral Suisse (pvl), le parti socialiste Suisse (PS), l'Union démocratique du centre (UDC), l'Association des communes suisses, l'Union des villes suisses (UVS), le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB),

L'Union syndicale suisse (USS), Agglo Basel, Agglo Fribourg, Agglo Valais central, l'agglomération Werdenberg-Liechtenstein, Regio Frauenfeld, le RUN, l'organisme responsable du projet d'agglomération AareLand, la Conférence des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (DTAP), l'ASTAG, le Bureau de prévention des accidents (bpa), Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo Suisse, le Touring Club de Suisse (TCS), l'Association transports et environnement (ATE), l'UTP, le WWF, la FER, la Chambre de commerce des deux Bâle, le Service d'information pour les transports publics (LITRA), CarPostal, la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz et l'Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils (usic) sont pour l'essentiel d'accord avec les grandes lignes du projet mis en consultation.

De son côté, economiesuisse salue la ligne générale du projet mis en consultation.

Le bpa donne son accord à toutes les propositions contribuant à améliorer la sécurité de la circulation.

Le canton de NW n'a aucune objection ou remarque à faire valoir pour ce qui concerne l'Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement à partir de 2019.

Le canton du Jura (JU), l'agglomération et la ville de Delémont ne donnent pas leur aval au projet mis en consultation du fait du rejet du projet d'agglomération correspondant.

Certains participants à la procédure de consultation n'indiquent pas de manière explicite s'ils soutiennent ou refusent le projet mis en consultation ; leurs prises de position sur les projets d'agglomérations, les mesures ou certains sujets spécifiques laissent toutefois transparaître leurs réserves quant au projet mis en consultation (voir les prises de positions des cantons d'AG, de Berne [BE], GE, d'Uri [UR], de VD, de l'Union suisse des paysans [USP], d'agglo St. Gallen-Bodensee, de l'agglomération Brigue-Viège-Naters, du GLCT Grand Genève, des organismes responsables des projets d'agglomération Aargau-Ost et Limmattal, de la CGNO, de la CGCA, de la Conférence des Gouvernements de Suisse occidentale [CGSO], de l'agglomération de Saint-Louis, de l'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo, de l'Associazione Quartiere Rivapiana – Minusio, der Associazione Traffico Ambiente – Ticino, de Baden Regio, du Bureau des nations Unies à Genève, du CERN, de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), du Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio, de la communauté d'intérêts pour les transports publics [CITraP Genève], de l'EPF Zurich, de l'aéroport de Genève, du Forum d'agglomération du Grand Genève, des communes de Lampenberg, Niederdorf, Herisau et Weil am Rhein, de la Chambre de commerce des deux Bâle, de la région capitalesuisse Berne, de Palexpo SA, de CarPostal, de Pro Velo – Ticino, du TCS, section de Genève, de l'ATE, Sektion beider Basel et de la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz).

4. Remarques sur le projet mis en consultation

4.1. Remarques de base

Aux yeux des cantons d'AR, de TG, VD, ZG, ZH, de l'agglomération Werdenberg-Liechtenstein, de l'organisme responsable du projet d'agglomération AareLand et de l'usic, le projet mis en consultation ne comporte pas de points ayant été insuffisamment pris en considération.

Le canton d'AR indique que le projet mis en consultation tient correctement compte de la coordination entre l'urbanisation et les transports et du bon fonctionnement des infrastructures de transport.

Le PDC et le SAB saluent le degré de détail des données relatives à la ventilation des projets et à la répartition des moyens financiers entre les différentes régions. Ils jugent important que l'objectif d'atteindre une prise en compte équilibrée de toutes les parties du pays continue de bénéficier de toute l'attention nécessaire.

Selon le pvl, les aspects « Park+Rail », « Bike+Rail », « Car-Sharing » et « Véhicules autonomes » ne sont pas suffisamment pris en considération. S'agissant des points « Bike+Rail » et « Car-Sharing », il

estime qu'il manque un concept global ou une vision sur l'ensemble de la Suisse permettant de mettre en lumière les besoins infrastructurels pour les projets d'agglomération à venir.

Aux yeux du PS, il manque des réflexions et des stratégies susceptibles de contribuer à provoquer un report modal du TIM, autrement dit à réduire de manière sensible sa part dans le trafic total.

Le SAB et l'AG Berggebiet jugent déséquilibrée la stratégie de développement territorial sous-tendant le projet mis en consultation. Pour eux, ce projet devrait comporter une analyse critique des facteurs responsables de la très forte hausse prévue des volumes transportés dans les centres urbains et les agglomérations.

D'après le SAB, l'USS et l'AG Berggebiet, des mesures sont nécessaires pour faire face aux encombrements aux heures de pointe.

4.2. Remarques sur le Programme en faveur du trafic d'agglomération et sur le FORTA

Les participants suivants à la procédure de consultation saluent l'engagement de la Confédération en matière de politique des agglomérations ou de financement du trafic d'agglomération ou l'en remercient : cantons de FR, du JU, de NE, NW, SH, du TI, VS, UVS, agglomération de Delémont, Regio Frauenfeld, RUN, DTAP, TCS, constructionsuisse, régioncapitalesuisse Beme, sia et ville de Delémont.

Pour le TCS, des investissements sont nécessaires pour permettre le fonctionnement des infrastructures de transports ainsi que pour maintenir la qualité de vie des citoyens.

Selon le pvl, le rapport explicatif a été rédigé d'une manière qui le rend difficilement lisible. Il est alors difficile de prendre une position étayée sur cette base. En outre, le rapport ne se focalise pas sur les projets à réaliser mais bien plus sur les projets d'agglomération précédents et sur le degré de succès des différents programmes.

Les participants suivants à la procédure de consultation émettent un avis positif sur le programme en faveur du trafic d'agglomération ou sur les projets d'agglomération en jugeant notamment qu'il s'agit là d'instruments importants en matière de planification de l'urbanisation et des transports : cantons de BE, BS, GE, SZ, TG, ZH, les Verts, PS, Association des communes suisses, UVS, economiesuisse, USP, USS, Agglo Basel, agglo Fribourg, agglomération de Brigue-Viège-Naters, GLC Grand Genève, CGNO, CGCA, CGSO, bpa, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo Suisse, ATE, WWF, CCIG, Chambre de commerce des deux Bâle, LITRA, usic et Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Pour les cantons de SH et du TI ainsi que pour la DTAP, il convient, en plus du bon fonctionnement des transports en agglomération, de veiller à ce que ceux-ci bénéficient à tous les habitants vivant en Suisse et à l'économie. Les centres urbains jouent en rôle de premier plan pour ce qui est de la compétitivité du pays dans son ensemble.

La CGCA entend influencer l'organisation à venir de la politique des agglomérations de la Confédération. Les projets jusqu'ici réalisés ont montré que le processus visé en matière d'apprentissage et de consolidation ne s'établit que pas à pas.

Les participants suivants à la procédure de consultation saluent la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), qui est non limité dans le temps : cantons de BE, BS, SH, du TI, Agglo Basel, agglo Fribourg, agglo Valais central, DTAP, CP, LITRA et usic.

Mobilité piétonne Suisse, l'ATE et le WWF entendent indiquer avec force que leur position négative vis-à-vis du nouveau financement des routes par le FORTA et le FSCR n'a rien à voir avec la poursuite des projets d'agglomération pour l'urbanisation et les transports prévue par le FORTA.

4.3. Situation initiale

Referenz/Aktenzeichen: COO.2093.100.5.1026397

Les cantons d'AI, AR, de BS, LU, NE, SG, TG, ZG, Agglo Basel, le RUN, l'organisme responsable du projet d'agglomération AareLand, le bpa, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo Suisse, l'ATE, l'UTP, Car-Postal, la Chambre de commerce des deux Bâle, l'usic et la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz n'ont fait aucun commentaire à propos de la situation initiale dépeinte dans le projet mis en consultation.

Les participants suivants ont pour leur part émis des commentaires positifs sur cette même situation initiale : cantons de FR et VD, PS, UVS, economiesuisse, agglo Valais central, GLCT Grand Genève et LITRA.

De son côté, le SAB demande que, dans le chapitre relatif à la situation initiale, le projet mis en consultation soit complété par un plan politique de mesures visant à réduire la demande de transports dans les centres urbains et les agglomérations.

4.4. Thèmes à prendre en considération

(a) Utilisation des fonds

Les cantons de BS et SO, Agglo Basel, l'UVS et LITRA constatent que l'engagement financier de la Confédération après la création du FORTA est dans le même ordre de grandeur que lors des projets d'agglomération précédents.

Pour le canton de FR, les Verts, agglo Fribourg, l'agglomération de Delémont, la CGSO, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo Suisse, l'ATE, l'UTP, le WWF, la régioncapitalesuisse Berne, la ville de Delémont et CarPostal, la Confédération devrait réellement utiliser l'intégralité des fonds, c'est-à-dire la marge de manœuvre financière dont elle dispose. La CCIG souligne le manque de cohérence existant entre la réduction du soutien apporté par la Confédération aux agglomérations et la création du FORTA. Les cantons des GR, de LU, SG, SH, SZ, VD, ZH, la DTAP, la CGCA, constructionsuisse, la SSE et la sia demandent que la Confédération pronostique de manière plus réaliste les dépenses devant être réellement effectuées et qu'elle les budgétise avec davantage de courage et de cohérence. L'Association des communes suisses demande que les dépenses jusqu'en 2013 [correction : 2023] soient budgétisées de manière plus réaliste sur la base des enseignements tirés des générations précédentes et que des projets supplémentaires soient portés en liste de priorité A sur la foi des entretiens spécialisés avec les organismes responsables de projets. Les cantons des GR, de LU, SG, SH, agglo St. Gallen-Bodensee, la DTAP ainsi que la CGCA précisent qu'il convient autant que possible de renoncer aux reculs dans l'ordre de priorités pour des raisons financières et qu'il est nécessaire d'en discuter de manière approfondie à l'occasion des entretiens spécialisés à venir. La régioncapitalesuisse Berne ajoute qu'il est important que toutes les agglomérations puissent être soutenues de manière adaptée en cas de besoin. Le canton de ZH indique qu'il convient d'éviter que les réserves du FORTA ne cessent de gonfler par suite de la non-utilisation de contributions fédérales. A ses yeux, il importe d'éviter les rétrogradations – toujours plus nombreuses pour des raisons budgétaires – de mesures coûteuses dans l'ordre des priorités tant que les fonds du FORTA ne sont pas épuisés et pour autant que lesdits projets présentent la maturité souhaitée.

Même dans le cas des projets très bien évalués, la Confédération ne fait pas usage de la possibilité qui lui est offerte d'un cofinancement à 50 % précisent les cantons des GR, de LU, SG, SH, l'UVS, la DTAP, la CGCA, Pro Velo Suisse, l'UTP et CarPostal. Et de glisser à ce sujet qu'il y a là matière à réflexion du fait du caractère désormais illimité dans le temps du financement des projets d'agglomération et d'ajouter que cela n'est même plus justifié.

Les Verts, Pro Velo Suisse et le WWF soutiennent le Conseil fédéral dans sa volonté de ne pas cofinancer les meilleurs projets à hauteur de 50 % des coûts de construction (contribution fédérale maximale possible) dans la mesure où la marge de fluctuation desdites contributions est limitée vers le haut.

Le canton du JU, l'agglomération et la ville de Delémont souhaitent que la Confédération procède à une répartition juste et équilibrée des contributions fédérales entre les différentes régions du pays. La Confédération ne saurait exclure un canton d'un programme fédéral doté de plus d'un milliard de francs sans raisons incontestables.

Le pvl souligne que dans le cadre du projet d'arrêté, il convient également de veiller à ce qu'aucun projet surdimensionné dont ne profiteraient que peu de voyageurs en bus ou en train ne soit réalisé.

Pour l'ASTAG, il n'est pas possible que, parfois, certains programmes soient validés simplement parce que des fonds fédéraux sont disponibles pour ce faire. A ses yeux, aucun gaspillage d'argent public ne saurait être accepté.

Le PLR. Les Libéraux-Radicaux veillera à ce que les moyens financiers mis à disposition par le fonds soient engagés de manière efficace et durable et à ce que le volume du fonds ne soit pas gonflé de manière injustifiée.

A l'avenir, la contribution maximale pour les mesures des projets d'agglomération respectueuses d'une urbanisation équilibrée et efficaces en termes d'environnement devra être sensiblement augmentée d'après l'ATE, Sektion beider Basel.

Les cantons de SG et TG demandent que la Confédération indique via quel instrument de financement il serait possible de cofinancer une mesure donnée du projet d'agglomération Will.

(b) Programmes fédéraux en matière d'infrastructures de transport

Aux yeux des cantons de FR, des GR, de LU, NE, SG, SH, du TI, du RUN, de la DTAP, de la CGCA, de l'UTP, de constructionsuisse, de LITRA, de la sia, de CarPostal et de la région capitalesuisse Beme, il existe un potentiel d'amélioration pour ce qui est de la coordination des programmes « PRODES infrastructure ferroviaire », « PRODES routes nationales » et « trafic d'agglomération », ce qui revient à dire, selon eux, que ces programmes d'infrastructures de transport doivent être mieux coordonnés les uns avec les autres. Les cantons d'AG, de BS et de SO, Agglo Basel, la CGNO et les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein indiquent qu'il convient d'optimiser cette coordination dans l'optique des générations à venir. Le PDC souligne la nécessité d'une coordination étroite et efficace entre les transports ferroviaires, routiers, aériens et par voie navigable. Pour economiesuisse, l'important est de mettre fortement l'accent sur les interdépendances entre les projets nationaux d'aménagement et les projets d'agglomération, et ce afin de tirer parti d'effets de synergie.

Le PLR. Les Libéraux-Radicaux, l'usam et le TCS estiment que les mesures en faveur du trafic d'agglomération doivent être mieux coordonnées avec le programme « PRODES routes nationales », c'est-à-dire avec les projets concernant les routes nationales.

Pour constructionsuisse, Infra Suisse, la sia et la SSE, il est nécessaire que les interdépendances réciproques des flux nationaux de transport sur les routes nationales, cantonales et communales soient mieux prises en considération lors de la planification des aménagements infrastructurels destinés au trafic d'agglomération et des raccordements et des accès.

Par principe, les objectifs, stratégies et mesures y afférentes des projets d'agglomérations validés dans le cadre de la procédure d'examen doivent être mieux intégrés dans le développement ultérieur du « PRODES routes nationales » et « PRODES infrastructure ferroviaire », soulignent les cantons de FR, des GR, de LU, SG, SH, du TI, la DTAP, la CGCA et le CP. Les projets d'agglomération, y compris leur vision d'ensemble, doivent ainsi regagner en importance par rapport aux programmes infrastructurels dans les domaines du rail et de la route. Par voie de conséquence, les programmes infrastructurels que sont le « PRODES routes nationales » et le « PRODES infrastructure ferroviaire » doivent mieux intégrer les visions d'ensemble, précisent les cantons d'AG, de BS, SO, Agglo Basel, la CGNO et les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein. L'Association des communes suisses et l'UVS sont de cet avis et demandent qui plus est que des processus contraignants de coordination soient mis en place au niveau du département afin de garantir la cohérence des différents programmes d'aménagement.

Pour l'Association des communes suisses, il est d'autre part indispensable qu'une coordination contraignante avec les cantons, régions, villes et communes soit également intégrée au processus. Le canton de SZ exige que les cantons et organismes responsables des projets d'agglomération soient inclus dans la coordination des programmes fédéraux en matière d'infrastructures de transport. Pour lui, il est indispensable de leur fournir les directives de coordination nécessaires à une coordination des projets d'agglomération.

Les cantons d'AG, des GR, de LU, SG, SH, SZ, du TI, de ZH, la DTAP et la CGCA demandent que la Confédération transmette aux organismes responsables de projets des conditions cadre de planification concrètes relatives aux programmes « PRODES routes nationales » et le « PRODES infrastructure ferroviaire » afin de leur permettre d'élaborer les projets d'agglomération de quatrième génération et qu'elle donne des indications relatives à la coordination des trois programmes. Par ailleurs, selon les cantons

des GR, de LU, SG, SH, la DTAP et la CGCA, les critères de l'ARE et de l'Office fédéral des routes (OFROU) doivent être rapidement harmonisés en collaboration avec les cantons et les agglomérations. Pour finir, il convient que la Confédération puisse à l'avenir indiquer de manière plus détaillée aux cantons et aux agglomérations quels sont les manques ayant présidé à une mauvaise évaluation, autrement dit où se trouvent les potentiels d'amélioration.

Aux yeux de l'Association des communes suisses, les infrastructures nationales doivent par leur effet aller dans le sens des objectifs d'ordre supérieur que sont le « développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti », la « réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources » et « l'accroissement de la sécurité du trafic ».

Pour economiesuisse, les projets d'agglomération et les mesures présentant d'importantes synergies avec les projets nationaux d'aménagement (« PRODES routes nationales » et le « PRODES infrastructure ferroviaire ») doivent être priorités comme il se doit.

Le RUN, le canton de NE et la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz mettent en avant l'importance de certains projets ferroviaires.

(c) Prise en compte des spécificités de certaines régions

Le canton du JU, l'agglomération et la ville de Delémont soulignent qu'une meilleure prise en considération des spécificités auxquelles sont soumises les différentes régions permettrait de procéder à une évaluation plus précise, plus conforme aux réalités et plus respectueuse du fédéralisme helvétique.

De manière générale, le canton de ZH constate que tous les projets de transports susceptibles de contribuer de manière substantielle à la résolution des problèmes se posant le plus urgemment en la matière aux villes et agglomérations du pays sont dans l'évaluation de la Confédération de plus en plus mal considérés et, ce faisant, soutenus de manière insuffisante.

Mobilité piétonne Suisse, l'ATE et le WWF estiment de leur côté que la part des fonds fédéraux prévus pour les projets dans les cinq grandes agglomérations du pays est insuffisante et que la part mise à la disposition des petites et moyennes agglomérations est trop importante.

L'UVS salue la prise en compte des projets déposés par les agglomérations de taille petite à moyenne.

Les cantons d'AG et de SO ainsi que l'organisme responsable du projet d'agglomération AareLand apprécient que la Confédération juge, en faisant preuve d'objectivité, les mesures des petites et moyennes agglomérations comme il se doit et à l'aune de leur taille. La Confédération attend toutefois que le contenu des projets d'agglomération ne cesse de s'améliorer. En comparaison avec les grandes agglomérations, d'importantes différences sont toutefois à constater pour ce qui est de la structure organisationnelle et des possibilités financières et en termes de personnel en découlant. Il convient d'en tenir compte pour l'examen des prochaines générations ou pour l'élaboration des directives de l'ordonnance du 20 décembre 2017 du DETEC concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA).

Pour le canton du VS, il importe que ce soutien de la Confédération aux mesures en faveur du trafic d'agglomération bénéficie non seulement aux grandes agglomérations mais également à celles de taille petite et moyenne, lesquelles sont elles aussi confrontées à d'importants défis, notamment en matière de mobilité.

Le canton des GR souligne que nombre d'agglomérations de taille petite à moyenne ne prévoient pour l'instant plus aucune mesure d'importance. Dans ce domaine, la Confédération dispose donc à ses yeux d'une marge de manœuvre lui permettant de mieux soutenir les agglomérations ne déclenchant que peu d'investissements.

Les cantons de BS et Agglo Basel remercient explicitement la Confédération pour avoir reconnu la complexité de la situation de départ dans laquelle se trouve l'agglomération trinationale de Bâle. La Chambre de commerce des deux Bâle et la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz soulignent avec vigueur les nécessités d'intervention existant dans l'agglomération trinationale de Bâle en matière d'aménagement des infrastructures de transport, lesquelles sont régulièrement saturées.

Les cantons de GE, SG, VD, l'agglomération de Werdenberg-Liechtenstein, le GLCT Grand Genève, la CCIG, la CITrap Genève, le Forum d'agglomération du Grand Genève, la FER et le CP exigent que la situation particulière des agglomérations transfrontalières soit mieux prise en considération.

L'agglomération de Saint-Louis demande l'organisation d'une rencontre entre les représentants d'Agglo Basel et les services de la Confédération afin d'évoquer les modalités d'application du critère de cofinancement par la Confédération pour des projets sur sol étranger pour les prochaines générations du projet d'agglomération dans une optique de développement durable et équilibré à l'échelle trinationale.

Dans une région telle que le Grand Genève, la complexité administrative et juridique rend très difficile le respect des délais, précise la FER. Dans ce contexte, tout retard est à mettre en perspective avec la réalité des procédures transfrontalières et intercantionales.

Les cantons de GE et VD ainsi que la CCIG demandent que l'équipe du Projet d'agglomération Grand Genève prenne activement part aux différents groupes de travail afin de définir les modalités d'examen et les différents critères utilisés.

L'UDC refuse le financement ou le cofinancement de projets situés à l'étranger.

La CGCA demande à la Confédération de vérifier que la procédure de consultation soit bien conforme aux objectifs de long terme de la politique des agglomérations. L'appréciation par la Confédération des succès rencontrés par les projets d'agglomération en zone de montagne a jusqu'ici été insatisfaisante à ses yeux.

Le PDC estime qu'il serait bienvenu d'élaborer une stratégie permettant de lutter contre l'émigration se produisant depuis les espaces ruraux et les régions de montagne à destination des villes et agglomérations.

L'USP demande à la Confédération de révéifier la répartition des fonds et de les redéployer en faveur des mesures ciblant les espaces ruraux ou relevant de la politique des régions. Parallèlement, il convient de veiller à ce que le financement des projets d'agglomération ne mette pas trop la pression sur les crédits agricoles.

Le canton d'UR demande que les critères d'examen soient révisés à l'aune des exigences propres aux petites et moyennes agglomérations, notamment dans les vallées alpines.

Pour le PDC et l'agglomération de Brigue-Viège-Naters, les spécificités topographiques et d'autres conditions propres (p. ex. le caractère structurellement plus marqué des différences prévalant entre les communes centrales et périphériques) des agglomérations situées dans l'espace alpin doivent être encore mieux prises en compte afin d'adapter au mieux l'évaluation des mesures correspondantes.

Le SAB souhaite qu'à l'occasion du développement ultérieur du projet mis en consultation, des approches plus décentralisées en matière de politique de développement territorial soient intégrées et que leurs effets sur la demande de transports dans les centres urbains et les agglomérations soient présentés de manière détaillée.

La CGCA exige que les directives relatives à la quatrième génération de projets d'agglomération prennent davantage en compte les agglomérations situées dans les régions de montagne, et elle se montre prête à fournir une contribution importante pour ce faire.

La régioncapitalesuisse Berne indique que les exigences spécifiques propres à chaque région, et notamment aux centres touristiques, doivent être prises en considération. A ses yeux, la base d'évaluation

pour la moyenne journalière en matière d'utilisation des routes ne tient pas compte des heures de pointe en week-end ou pendant les périodes de vacances.

(d) Prise en compte des différents modes de transport

Le canton de FR, l'UVS, l'UTP, LITRA et CarPostal saluent la ventilation des fonds entre les différents modes de transport. Le canton souligne l'importance de la répartition en faveur de la mobilité douce et des transports publics, notamment dans les petites et moyennes agglomérations. Pour l'UVS et les associations des transports mentionnées, elle s'appuie sur des critères d'efficacité compréhensibles et correspond aux principes de la politique des transports appliquée par les villes, les agglomérations et les communes. En la matière, l'important est que les investissements en faveur d'un mode de transport donné ne soient pas automatiquement réduits aux seuls utilisateurs qui en bénéficient.

L'ASTAG précise qu'il convient de continuer à garantir le libre choix entre les différents modes de transport, un avis qui est partagé par le PDC.

Le TCS souligne que l'équilibre budgétaire entre les différents modes de transport doit être respecté et que les mesures cofinancées par la Confédération doivent favoriser la multi-modalité.

Pour le CFS, les projets d'agglomération doivent présenter un rapport équilibré entre les projets de TP et le TIM.

Mobilité piétonne, l'ATE et le WWF soulignent que la mise en place du FORTA ne doit, pour ce qui est de l'urbanisation et des transports, rien changer à la neutralité des projets d'agglomération en termes de modes de transport.

Pour le PDC, l'avantage qu'offre la fonctionnalité du réseau de transport suisse n'est pas acquis dans la durée, et il convient de procéder à des investissements de prospective. Et de préciser que les modes de transport les plus importants connaissent déjà des goulets d'étranglement et des surcharges critiques.

Les cantons des GR, de LU, SG, SH, SZ, ZH, le PLR, Les Libéraux-Radicaux, l'UDC, l'usam, la DTAP, la CGCA, l'ASTAG, le CP, le TCS, la Chambre de commerce des deux Bâle et la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz estiment que le mode de transport qu'est la route n'est que trop peu pris en considération dans le projet mis en consultation ou qu'il conviendrait de réévaluer les mesures liées au TIM. Ils demandent que les projets routiers se voient attribuer une priorité plus élevée ou que la part du TIM et les investissements en la matière soient mis en avant. L'UDC, le CP et le TCS, notamment, insistent pour que des routes de contournement ou de délestage soient construites.

De leur côté, constructionsuisse et la sia ne souhaitent pas seulement des routes de contournement ou de délestage mais aussi des interfaces efficaces et bien connectées aux TP (park and ride). La SSE estime que toute diminution de la capacité du TIM doit être compensée par des interfaces avec les TP (systèmes park and ride, etc.).

Par ailleurs, constructionsuisse, Infra Suisse, la sia et la SSE jugent injustifié que les projets routiers pour lesquels une autorisation de projet général par la Confédération est nécessaire aient tous été repoussés dans la catégorie temporelle B.

Le PS, l'USS, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo Suisse, l'ATE et sa section de Bâle ainsi que le WWF se montrent critiques sur le cofinancement par la Confédération de mesures en faveur du TIM ou de l'extension du réseau routier.

Selon economiesuisse, la Confédération semble, en ce qui concerne l'évaluation des projets et mesures qui lui ont été soumis, vouloir fortement favoriser les modes de transports les plus efficaces en termes d'espace. Pour l'économie, cela n'est acceptable que si les capacités nécessaires au trafic individuel et au transport de marchandises par la route, tous deux indispensables, sont parallèlement mises à disposition.

L'ASTAG et le CFS estiment qu'il est urgent d'accélérer et d'intensifier l'aménagement du réseau de routes nationales afin de créer les capacités nécessaires au trafic national et aux déplacements au sein des agglomérations. Et l'ASTAG d'ajouter qu'il convient par ailleurs d'améliorer l'exploitation et l'entretien du réseau.

Pour le CFS, il importe de réduire la durée des embouteillages sur le réseau de routes nationales et en agglomération et donc de rendre la circulation plus fluide. De plus, des aménagements de long terme (augmentation des capacités, suppression des goulets d'étranglement) ainsi que des mesures ciblées à brève échéance (gestion du trafic) seraient nécessaires.

Les Verts, Pro Velo Suisse et le WWF vont valoir que tout relèvement des investissements en faveur des routes nationales entraîne une augmentation des besoins financiers en faveur du réseau secondaire de routes cantonales et communales dans la mesure où celui-ci est alors appelé à absorber le surcroît de trafic généré par les aménagements opérés au niveau des routes nationales. Pour eux, il convient de ne pas laisser les villes et les communes seules face à ces charges supplémentaires.

Aux yeux de l'UTP et de CarPostal, le taux moyen d'occupation en matière de TIM (1,2 personne par véhicule) est insuffisant. Et d'appeler de leurs vœux des mesures complémentaires visant à relever significativement ce taux d'occupation.

Les cantons de FR, des GR, de LU, SG, SH, economiesuisse, agglo Fribourg, la DTAP, la CGCA, l'ASTAG, constructionsuisse, le CFS, Infra Suisse, la sia, la SSE, la Chambre de commerce des deux Bâle et la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz suggèrent d'accorder une plus grande importance au trafic marchandises dans le projet mis en consultation, d'inclure dans les prochaines générations de projets d'agglomération des réflexions portant sur des mesures en faveur du transport de marchandises, d'investir davantage de fonds fédéraux dans les villes et agglomérations à destination du fret ou encore de soutenir également via les projets d'agglomération les installations publiques destinées au transport de marchandises.

L'USS salue que ce soit surtout des mesures en faveur de la MD qui aient été prises en compte mais regrette qu'il faille constater qu'en valeur cela ne représente qu'une petite partie des fonds fédéraux alloués.

Mobilité piétonne Suisse, l'ATE et le WWF trouvent que les projets en matière de TP, de déplacements à pied ou à vélo et en faveur des points de transbordement multimodal ne sont que trop peu pris en considération.

L'UDC demande à toutes les parties prenantes de faire preuve de mesure en terme de MD.

Le PS avance que l'objectif doit être de favoriser le report modal en direction des TP et des déplacements à pied ou à vélo.

L'USS pense qu'il faut des incitations supplémentaires visant à rendre la MD plus attractive. Elle estime que les agglomérations, si elles veulent pouvoir faire face à l'augmentation des volumes transportés, doivent mettre encore plus l'accent qu'aujourd'hui sur les raccordements avec les TP.

Pour economiesuisse, le mode de transport qu'est le rail bénéficie, si on adopte une vue d'ensemble, de subventions croisées relativement fortes, ce qui est n'est pas compréhensible du point de vue de la politique financière dans la mesure où le fonds d'infrastructure ferroviaire au niveau national constitue déjà un instrument de financement complémentaire au FORTA.

(e) Divers

Les cantons des GR, de LU, SG, SH, le PS, l'UVS, l'USS, la DTAP, la CGCA, constructionsuisse, la FER et la sia estiment qu'il convient de mettre à profit les chances/possibilités offertes par la numérisation ou que cette dernière devrait être mise davantage en avant dans le projet relatif à la quatrième génération.

Le canton de FR propose que des réflexions soient menées en vue d'une éventuelle prise en compte, dans les prochaines générations de projet d'agglomération, des mesures favorisant une utilisation plus intelligente et un désengorgement des infrastructures de transport.

Agglo Valais central suggère d'intégrer dans les projets d'agglomération de nouvelles formes de mobilité, par exemple la numérisation de celle-ci ou encore certaines formes non conventionnelles de transport. Ces aspects pourraient également faire l'objet d'un benchmark destiné à les promouvoir. Agglo Valais central se tient prêt, si besoin est, pour développer ces points.

Aux yeux d'agglo Fribourg, les réflexions liées aux objectifs à atteindre devraient également englober certains aspects de la coordination entre le développement de l'urbanisation et la production/distribution d'énergie pouvant être atteints à l'échelle des agglomérations.

L'USP demande à la Confédération d'indiquer clairement aux organismes responsables de projets que l'utilisation efficace des ressources et la protection des terres cultivables sont en tête de la liste des priorités.

Les Verts, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo Suisse, l'ATE et le WWF rappellent que divers objectifs (légaux) en matière d'atteintes à l'environnement d'utilisation des ressources ne sont actuellement pas respectés.

Par souci de transparence, le canton de VD demande que le taux de TVA utilisé par la Confédération et le renchérissement soient mentionnés de manière explicite dans le projet soumis au Parlement.

Le canton du TI note que le niveau des prix n'est pas toujours indiqué de la même manière¹.

L'ATE, Sektion beider Basel, demande une nouvelle fois que l'expression MD, pour elle fallacieuse et inexacte, soit abandonnée au profit de déplacements à pied et/ou à vélo.

Les Verts, Pro Velo Suisse et l'ATE, Sektion beider Basel, estiment que les documents relatifs à la procédure de consultation présentent des lacunes (absence de rapports d'examen relatifs aux différents projets d'agglomération). De pair avec Mobilité piétonne Suisse, l'ATE et le WWF demandent à la Confédération de publier des rapports d'examen par agglomération en amont de la procédure de consultation relative aux projets de quatrième génération ou que les rapports d'examen propres à chaque projet d'agglomération fassent partie intégrante de la consultation afférente à la quatrième génération.

La Chambre de commerce des deux Bâle et la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz souhaitent que les listes des mesures ouvrant droit à cofinancement forfaitaire soient accessibles à tous de manière détaillée et qu'elles soient publiées en même temps que les documents relatifs à la procédure de consultation.

5. Remarques sur les projets d'agglomération de troisième génération

5.1. Processus d'examen et méthode employée par la Confédération

Les cantons d'AG, du JU, de SH, SO, SZ, du TI, de ZG, agglo Valais central, les agglomérations de Brigue-Viège-Naters et de Delémont, l'organisme responsable du projet d'agglomération AareLand, la DTAP, le CFS et la ville de Delémont remercient l'ARE et les différents services fédéraux pour leur bonne collaboration.

Les participants suivants sont, par principe, d'accord avec le processus d'examen : cantons d'AG, AI, AR, de BE, BS, SG, SO, TG, du TI, d'UR, Agglo Basel, agglo Fribourg, agglo Valais central, RUN, les

¹ « Rileviamo che lo stato dei prezzi non è definito in modo univoco. »

organismes responsables des projets d'agglomération AareLand et Aargau-Ost, SAB, UTP, Baden Regio, communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein, Infra Suisse, CarPostal, SSE et usic.

Le canton d'AG et Baden Regio soulignent par ailleurs que les rapports d'examen montraient en détail les forces et faiblesses des projets d'agglomération et qu'ils donnaient ainsi des pistes quant au développement ultérieur de la politique des agglomérations dans le canton d'AG et pour la prochaine génération de projets d'agglomération.

Le canton de TG salue tout particulièrement les efforts déployés en vue de la simplification des procédures administratives.

L'Association des communes suisses et l'UVS ne sont pas totalement d'accord avec le processus d'examen des projets d'agglomération de troisième génération.

Pour l'ASTAG, la procédure au niveau supérieur est correctement représentée. Le pvl, l'ASTAG et le TCS regrettent que l'examen des projets déposés par les agglomérations manque de transparence.

Pour les cantons d'AG, de BS, FR, LU, SZ, TG, Agglo Basel, la CGNO, Baden Regio et les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein, le processus d'examen est toutefois trop contraint, et ceux-ci trouvent qu'il existe un potentiel d'optimisation en la matière.

Les cantons de GE et VD, le GLCT Grand Genève et la CCIG précisent par ailleurs que le processus mis en place pour cette troisième génération de projets défavorise très clairement les cantons et les agglomérations dans les discussions.

Agglo Valais central juge brutale et inadaptée la méthode employée pour communiquer les résultats aux agglomérations.

Le RUN constate que certaines exigences d'information complémentaires de nature technique requises par les services de la Confédération après le dépôt des projets d'agglomération sont problématiques.

Les cantons des GR, de LU, SG, SH, TG, ZH, l'agglomération de Frauenfeld, la DTAP et la CGCA demandent qu'il soit indiqué de manière transparente selon quels critères objectifs la Confédération entreprend le changement de priorisation et qu'il en soit fait usage dans le cadre de l'examen de la troisième génération.

Pour les programmes des générations à venir, le canton du VS demande que le calendrier du processus d'examen soit adapté dans le sens d'un allongement du temps laissé aux agglomérations pour prendre position.

L'Association des communes suisses demande que les villes et communes soient impérativement intégrées au processus d'élaboration.

Les cantons de BE et VD, l'Association des communes suisses et agglo Valais central appellent de leurs vœux une simplification de la procédure. Pour le canton de VD, il est envisageable de rendre pérenne une partie du projet d'agglomération qui ne serait révisée que toutes les deux ou trois générations et de limiter cette révision à l'état de la mise en œuvre.

Agglo Fribourg souhaiterait une plus grande stabilité entre les délais communiqués et ceux finalement appliqués, notamment lors de la phase d'examen des projets.

Aux yeux de l'agglo Valais central, une numérisation partielle du processus simplifierait les échanges avec la Confédération. Il pourrait même être possible d'envisager de définir des fiches de mesures standards afin de retrouver les mêmes informations dans tous les projets d'agglomération.

Les cantons d'AI, AR, de GE, du JU, de SH, TG, d'UR, de VD, ZH, agglo Valais central, l'agglomération de Delémont, la DTAP, la CGSO, la ville de Delémont ainsi que la CCIG regrettent la concomitance de l'examen technique des projets et des processus politiques de décision concernant les crédits d'engagement. La CGSO ajoute que, dans ces conditions, il a été difficile pour les cantons d'analyser les

documents relatifs à la procédure de consultation et, partant d'élaborer une réelle prise de position. Cette situation aurait notamment pénalisé les agglomérations qui n'étaient pas satisfaites des propositions formulées par le Conseil fédéral.

S'agissant de l'examen des projets d'agglomération de quatrième génération, les cantons d'AG, AI, AR, de BE, BS, FR, des GR, de LU, SG, SH, SZ, TG, d'UR, de VD, ZH, l'Association des communes suisses, l'UVS, Agglo Basel, agglo St. Gallen-Bodensee, agglo Valais central, les agglomérations de Frauenfeld et Werdenberg-Liechtenstein, la DTAP, la CGNO, la CGCA, LITRA ainsi que les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein proposent de prévoir, en amont du processus politique, une fenêtre suffisante pour des adaptations techniques, autrement dit de ne pas faire démarrer la procédure de consultation avant que la phase d'examen technique auprès des différents offices ne soit arrivée à terme.

Le canton du TI souhaite que la procédure de consultation et les projets de rapports d'examen paraissent en même temps lors de la prochaine génération.

Les participants suivants à la procédure de consultation expriment leur satisfaction à l'égard des critères ou de la méthode d'examen appliqués par la Confédération : cantons de BS, du TI, de ZG, PDC, PLR. Les Libéraux-Radicaux, le PS, economiesuisse, USS, Agglo Basel, agglo Fribourg, agglo Valais central, UTP, Chambre de commerce des deux Bâle, ATE - Sektion beider Basel, CarPostal et Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Les Verts, Pro Velo Suisse et le WWF soutiennent l'analyse coût - utilité faite par l'ARE pour chaque projet d'agglomération.

Pour les Verts, Pro Velo Suisse et le WWF, les critères des projets d'agglomération en matière d'urbanisation et de transports sont l'exemple de ce que doit être une politique moderne de développement territorial et des transports. Et d'ajouter que ces critères doivent être étendus, au plus tard à moyen terme, aux autres projets de transports bénéficiant de financements de la part de la Confédération.

Aux yeux de l'ATE, Sektion beider Basel, les critères d'examen doivent être appliqués de manière plus conséquente et être pondérés de manière plus efficace. Les routes nationales devraient ainsi être, elles aussi, soumises à ces critères.

Pour l'usam et le CP, le facteur démographique doit jouer un plus grand rôle.

De son côté, le canton de ZH demande que les contributions fédérales soient - à compter de la quatrième génération - davantage réparties en fonction des problèmes et du nombre des personnes tirant profit des mesures.

Pour agglo Valais, les spécificités locales des agglomérations doivent être prises en compte de manière plus systématique et plus exhaustive par la Confédération.

Le canton du VS demande que, pour une révision à la hausse du changement de priorisation de certaines mesures, le mode de prise en compte du trafic journalier moyen, mais aussi les spécificités telles que la concentration des charges de trafic touristique ou les pointes journalières de trafic pendulaire, soient pris en considération et que le paramètre de saisonnalité soit également intégré pour l'évaluation des charges de trafic sur les routes de montagne.

Aux yeux de la CGCA, il semble que le respect de critères quantitatifs auxquels toutes les agglomérations ont été soumises sans distinction soit pour la Confédération plus important que le processus se déroulant entre les différents acteurs et collectivités publiques. La question se pose de savoir si « l'utilité relative » ne devrait pas être mise en relation avec la taille des agglomérations.

La prise en compte de critères supplémentaires tels que la contribution d'une agglomération à la croissance de l'ensemble de la Suisse ou encore l'effet multiplicateur par franc investi ferait sens pour l'économie suisse, la Chambre de commerce des deux Bâle et la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Le programme en faveur du trafic d'agglomération trouvant sa légitimité, entre autres, dans l'importance économique des agglomérations, il conviendrait, selon l'économie suisse, que l'intégration de la branche logistique et du commerce local soit à tout le moins un des critères déterminant pour l'octroi de contributions fédérales à des projets.

Pro Velo Suisse souhaite que l'effet positif de la mobilité active sur la santé physique soit inclus dans les critères d'examen.

De leur côté, constructionsuisse et la sia préconisent une affectation actuelle et à venir des contributions fédérales aux organismes responsables qui coordonnent de manière efficace le développement de l'urbanisation et des transports au moyen de leurs projets d'agglomération.

Le pvl exige que le cofinancement par la Confédération de projets d'infrastructures de transport ayant pour résultat une augmentation des capacités soit à l'avenir conditionné au fait que des mesures de réduction de la croissance / du volume des transports soient concomitamment prises au niveau cantonal.

Le TCS demande qu'un critère supplémentaire de capacité soit appliqué pour le TIM.

Le canton du VS souligne que les raccordements des réseaux routiers cantonaux au réseau des routes nationales et les développements aux abords immédiats des gares ferroviaires, y compris des terminaux de transport, doivent être mieux pris en considération dans les critères d'examen des projets d'agglomération des prochaines générations. Une discussion et une coordination préalable avec les cantons ou avec les agglomérations semblent à ses yeux souhaitables.

D'autres, à savoir les cantons des GR, de LU, SG, SH, ZH, la DTAP et la CGCA, suggèrent que la Confédération vérifie pour la prochaine génération la méthodologie d'évaluation du rapport coût - utilité de manière à ce que les mesures chères à très chères puissent au moins obtenir une évaluation suffisante lorsque leur utilité est démontrée. L'agglomération de Frauenfeld demande que la détermination du taux de contribution soit réévaluée à l'aune des coûts et de l'utilité afin qu'à l'avenir il soit également possible d'atteindre des taux plus élevés et que la Confédération utilise davantage les possibilités qui sont les siennes en matière de cofinancement.

Le canton de SZ souhaite que, dans le cas de projets d'agglomération déposés pour la première fois, il soit, lors de l'évaluation des coûts et de l'utilité, tenu compte du fait que ces agglomérations n'ont pas bénéficié des investissements faits au titre des générations précédentes.

La FER propose que les projets dont le financement étant garanti et qui sont prêts à être réalisés entre 2023 et 2026 passent systématiquement en priorité A pour les agglomérations transfrontalières.

Le canton de BE trouve problématique le fait que les mesures de grande ampleur ayant droit à des contributions soient limitées en fonction de la taille des agglomérations. Selon lui, il doit être laissé au libre choix des agglomérations le fait de savoir si le volume global doit être concentré sur un petit nombre de mesures de grande ampleur ou s'il doit être ventilé sur un grand nombre de mesures de taille petite à moyenne. Le canton de ZG exprime des réserves de principe quant à la méthodologie d'évaluation des mesures des grandes ampleur.

Le canton de BE demande que l'inégalité de traitement existant entre les agglomérations dans lesquelles de grands projets d'infrastructure ferroviaire ont été lancés en amont et celles ne débutant que maintenant les aménagements en la matière soit supprimée au plus tard à l'occasion de la quatrième génération de projets d'agglomération en excluant de l'efficacité du projet les investissements précédents dans les infrastructures ferroviaires qui ne sont aujourd'hui plus cofinancés par le FORTA.

Les cantons d'AR et de SG souhaitent un réexamen, lors de la prochaine génération de projets d'agglomération, du mécanisme qui permet un cumul des coûts d'investissement des projets sur plusieurs générations car celui-ci induit une détérioration du rapport coût -utilité au fil des générations et diminue la possibilité d'obtention d'un taux de cofinancement plus élevé par la Confédération.

Le canton de TG et aggro St. Gallen-Bodensee regrettent que l'évaluation des coûts totaux des projets sur la base d'un volume d'investissement théorique défavorise les projets présentant une assise méthodique et de ce fait plus volumineux, avec des planifications de mesures détaillées. Ces derniers sont alors jugés « chers » et n'obtiennent qu'un taux de cofinancement plus faible. La question se pose de savoir si la Confédération donne ainsi les bonnes incitations.

Le canton de BS, Aggro Basel, la CGNO et les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein demandent, dans l'optique des générations à venir, un entretien stratégique avec les autorités fédérales compétentes pour ce qui est du critère d'évaluation relatif à l'impact principal de la mesure sur la partie suisse.

Pour Pro Velo Suisse, il convient, lors de la détermination de l'état des lieux, de représenter les données par mode de transport.

Le canton de BE exige que l'évolution connue par les projets depuis fin 2016 soit prise en considération dans le cadre du processus d'examen.

Le processus ne tiendrait pas suffisamment compte de l'évolution des besoins à travers le temps et des changements de stratégie propres à celle-ci, d'après le RUN et le canton de NE.

Les cantons d'AG et de SO, l'organisme responsable du projet d'agglomération AareLand, ainsi que Baden Regio estiment que l'interaction existant entre les différents instruments de planification n'est pas mise en valeur comme il se doit par l'ARE. Certains des contenus jugés manquants par l'ARE et ayant des effets directs jusqu'au plan d'affectation seraient ainsi traités dans les plans directeurs et ne devraient dès lors pas être de nouveau abordés dans le cadre des projets d'agglomération.

Les cantons d'AG et de BS, Aggro Basel, la CGNO et les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein demandent que les attentes exprimées par la Confédération à l'égard des mesures de limitation de l'urbanisation contenues dans les projets d'agglomération soient relativisées.

Pour les cantons d'AG et de BS, Aggro Basel, la CGNO et les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein, il convient de reconnaître qu'il n'existe pas d'alternative à certaines mesures concernant l'agglomération de Bâle et que l'élaboration de variantes respectivement d'alternatives entraînerait des charges sans rapport avec l'utilité engendrée.

L'UVS, aggro Valais central et le bpa approuvent les critères d'efficacité.

Le bpa se montre très satisfait du fait que son modèle 50/30 soit jugé digne d'être atteint et qu'il soit appliqué dans les différents projets.

Le canton de SG souhaite, lui, une réévaluation des critères d'efficacité.

Les Verts, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo Suisse, l'ATE et sa section de Bâle ainsi que le WWF précisent que les critères d'efficacité 2 et 4 exerçant les effets les plus importants dans l'optique d'une urbanisation et d'un trafic d'agglomération durables devraient, à l'occasion du calcul des contributions, être pondérés deux fois plus que dans les projets d'agglomération des générations précédentes.

La FER indique que la poly-centralisation d'une métropole verte et multipolaire est peu compatible avec un accroissement du développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti. Le critère d'efficacité 2 engendrerait une situation paradoxale vis-à-vis du plan directeur, ce qui serait défavorable au Grand Genève et remettrait en question le maintien de l'attractivité d'une métropole capitale pour le développement économique de la Suisse.

Le bpa estime que la simple évaluation des déficits de sécurité liés à un projet dans le cadre d'un Road Safety Audit (RSA) ou d'un RSA anticipé devrait être complétée lors de la description de la réévaluation de la sécurité des transports liée à un projet d'agglomération. En outre, il convient, lors de l'amélioration de la sécurité objective de prendre impérativement en considération sites accidentogènes et d'y adjoindre des mesures d'évitement / d'assainissement propres de certains sites accidentogènes.

Le compte rendu de mise en œuvre est explicitement salué dans les prises de position de l'UTP et de CarPostal.

Pour l'UVS, il est tout à fait justifié de vérifier si les nouveaux projets sont en concordance avec ceux des générations précédentes. Dans certains cas justifiés, les agglomérations devraient toutefois pouvoir proposer des solutions novatrices et porteuses d'améliorations sans que cela ne compromette leurs chances d'obtenir des fonds fédéraux.

Les participants suivants à la procédure de consultation émettent des critiques quant à la prise en considération ou à l'évaluation des projets d'agglomération de générations précédentes dans le cadre de l'examen des projets d'agglomération de troisième génération : cantons d'AG, de SO, TG, LU, du TI, organismes responsables des projets d'agglomération Aargau-Ost et Aareland, ainsi que Baden Regio.

Le canton de SZ, l'usam et l'ASTAG rejettent le fait que les différentes générations de projets d'agglomération soient liées les unes aux autres.

L'USS constate que nombre de projets affichent des retards. Il semble évident que la limitation dans le temps des fonds fédéraux n'ait pas provoqué dans les cantons la dynamisation que d'aucuns avaient espéré. Cet enseignement devrait avoir des conséquences concrètes pour la troisième génération.

Le PS constate des retards au niveau de certaines mesures. Il manque parfois des justifications compréhensibles, éléments dont il conviendrait de tirer des enseignements.

Pour l'UVS, les organismes responsables devraient soutenir davantage les communes de petite et moyenne tailles situées dans le périmètre des agglomérations après la décision de cofinancement d'une mesure. Dans les cas généralisables, l'ARE devrait mettre à disposition les bases nécessaires. L'Association des communes suisses estime que les communes ont besoin de nouvelles mesures de soutien en matière de mise en œuvre.

Le canton de FR s'interroge sur la façon de garantir une cohérence entre les différentes générations de projets d'agglomération si l'organisme responsable d'un projet décide de « sauter » une génération. Pour lui, cela est insuffisamment thématiqué dans le rapport explicatif.

Le canton de FR salue les efforts déployés en vue de la définition d'un nouveau périmètre pour les générations futures des projets d'agglomération. Il réitère sa demande d'actualisation régulière de la liste des villes et agglomérations ayant droit aux contributions et de coordination de ladite actualisation avec les cantons.

Pour ce qui est des critères d'évaluation et de la définition du terme agglomération, il convient, d'après le canton des GR, de procéder à des adaptations dans la mesure où, dans les régions de montagne, deux types d'agglomérations doivent être pris en considération : (1) les agglomérations se trouvant dans les vallées multifonctionnelles et (2) les agglomérations liées aux centres régionaux et touristiques.

Le canton du VS avance que le périmètre reconnu ne doit pas seulement découler d'une addition de statistiques mais également d'un projet de territoire s'inscrivant dans un contexte spatial spécifique et souvent complexe. Il propose que le plan directeur cantonal soit utilisé pour définir le périmètre d'influence des mesures et, dès lors, le périmètre au sein desquels des mesures peuvent être cofinancées par la Confédération.

L'agglomération de Brigue-Viège-Naters demande à la Confédération de retravailler la définition du périmètre des agglomérations en vue des projets de générations ultérieures.

Le canton de SG souhaite que le périmètre des mesures tel que défini par l'Office fédéral de la statistique (OFS) soit respecté pour le projet d'agglomération Werdenberg-Liechtenstein.

Les cantons d'AG et de BS, Agglo Basel, la CGNO ainsi que les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein demandent d'adapter l'affirmation selon laquelle certains pôles de développement se trouveraient en zone périphérique de la partie française de l'agglomération.

Agglo Valais central remarque que les périmètres proposés pour le Valais central (Sion/Sierre) ne correspondent pas à la réalité du terrain.

5.2. Remarques sur les résultats de l'examen par la Confédération

(a) Remarques d'ordre général

Les cantons de BE, BS, FR, du TI, d'UR, de VD (pour ce qui concerne la partie vaudoise du Grand Genève) et ZH, Agglo Basel, l'organisme responsable du projet d'agglomération Limmattal, la CGNO, le CP, l'agglomération de Saint-Louis, les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein, la Chambre de commerce des deux Bâle et la Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz expriment leur satisfaction à propos des résultats de l'examen par la Confédération portant sur les projets d'agglomération les concernant ou saluent le cofinancement fédéral annoncé pour certaines mesures du projet d'agglomération de troisième génération.

Les participants suivants à la procédure de consultation sont par principe d'accord avec les résultats de l'examen par la Confédération ou les trouvent compréhensibles : cantons de BS, NE, ZG, ZH, le PDC, pvl, PS, Association des communes suisses, usam, Agglo Basel, agglo Fribourg, Regio Frauenfeld, RUN, organismes responsables des projets d'agglomération Aareland et Limmattal, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo Suisse, ATE, communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein, Chambre de commerce des deux Bâle, usic et Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Le canton de SZ ne peut malheureusement pas encore se prononcer sur l'examen des projets d'agglomération étant donné que, pour l'heure, seuls les projets de rapport d'examen par la Confédération sont disponibles.

S'agissant des résultats de l'examen par la Confédération, le SAB renvoie aux prises de position des cantons dont il représente les intérêts.

Les participants suivants à la procédure de consultation regrettent ou s'étonnent de voir que certains projets d'agglomération ne bénéficient d'aucune participation de la part de la Confédération : République et Canton du JU, Association des communes suisses, agglomération et ville de Delémont pour ce qui concerne le projet d'agglomération de Delémont, canton du TI pour ce qui concerne le projet d'agglomération Luganese, canton du VS et région capitalesuisse Beme pour ce qui est du projet d'agglomération Coude du Rhône, CGNO à propos des projets d'agglomération Delémont et Aargau-Ost, l'organisme responsable du projet d'agglomération Aargau-Ost et Baden Regio pour ce qui concerne le projet d'agglomération mentionné. Nombreux sont les participants à demander un réexamen du cofinancement par la Confédération.

L'agglomération de Frauenfeld regrette que la Confédération ait décidé de ne lui affecter aucune contribution mais n'en accepte pas moins par principe les explications données dans le rapport d'examen ainsi que le contenu du projet mis en consultation.

Les cantons de LU et TG, agglo Valais central, le TCS et l'UTP ne sont pas totalement d'accord avec les résultats de l'examen par la Confédération.

Les cantons de GE et VD, le GLCT Grand Genève, la CCIG, la CITraP Genève et le Forum d'agglomération du Grand Genève déplorent la diminution du soutien apporté par la Confédération en matière de trafic d'agglomération. Le canton de GE demande que l'arrêté fédéral définitif marque un rééquilibrage sur la question de l'impôt à la source prélevé auprès de travailleurs frontaliers résidant dans la partie

française de l'agglomération et qui contribue également de manière significative au financement de l'impôt fédéral direct.² Le pvl exige que l'augmentation des capacités soit affinée dans la région de Genève et qu'elle soit complétée par des mesures A correspondantes.

Les cantons d'AI, de SG et TG précisent que, lors de l'examen des projets d'agglomération par la Confédération, des interdépendances parfois importantes entre mesures individuelles, certains paquets de mesures et mesures d'ordre supérieur ont été omises, ce qui explique que des modifications soient désormais nécessaires dans différents projets d'agglomération.

Les cantons d'UR et du VS renvoient aux requêtes faites à propos des rapports d'examen de la Confédération.

S'agissant du projet d'agglomération Lausanne-Morges, Pro Velo Suisse fait valoir que la sécurisation des déplacements et la réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources nécessitent une limitation générale de la vitesse à 50 km/h au sein du périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges.

L'ATE, l'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo, l'Associazione Quartiere Rivapiana – Minusio, l'Associazione Traffico Ambiente – Ticino, le Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio et Pro Velo – Ticino émettent des critiques sur le projet d'agglomération Locamese. Les associations régionales joignent un questionnaire y afférent.

(b) Remarques sur les résultats de l'examen au niveau du projet

Les participants suivants à la procédure de consultation demandent une contribution fédérale plus élevée et/ou un réexamen ou une meilleure évaluation de l'efficacité des projets (davantage de points) : cantons d'AG, AI, AR, de GE, LU, SG, SO, TG, du TI, d'UR, de VD, aggro Fribourg, aggro St. Gallen-Bodensee, GLCT Grand Genève, l'organisme responsable du projet d'agglomération Aargau-Ost, CP, Baden Regio, CITraP Genève, Forum d'agglomération du Grand Genève, FER, Chambre de commerce des deux Bâle et Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Les cantons d'AI, AR et de TG appellent de leurs vœux une augmentation des crédits respectivement de la part dévolue au trafic d'agglomération dans le crédit global si la prise en compte souhaitée par eux d'une ou plusieurs mesure(s) dans la liste A se traduit par un conflit avec les dispositions légales du FORTA en matière d'octroi des crédits.

(c) Remarques sur les résultats de l'examen au niveau des mesures

Les cantons d'AG, de BS, SO, Aggro Basel, aggro Fribourg, l'organisme responsable du projet d'agglomération AareLand, Mobilité piétonne Suisse, l'ATE - Sektion beider Basel, ainsi que les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein se réjouissent du cofinancement de certaines mesures par la Confédération.

Le canton de FR salue la mise en place d'une quatrième catégorie de mesures, celle relative aux plateformes multimodales.

L'UDC est d'accord avec le classement prévu des mesures par ordre de priorité.

Le pvl souhaite que soit examinée la possibilité d'économies au niveau de certains projets et qu'une mise en concurrence soit effectuée. Par ailleurs, il convient pour le pvl d'effectuer une priorisation des mesures permettant d'atteindre des augmentations maximales de capacités sur fond de coûts aussi

² « Le soutien de la Confédération au trafic d'agglomération s'est nettement réduit dans le cadre de cette troisième génération de projets, avec une baisse d'environ un tiers du fonds fédéral global pour l'ensemble des agglomérations par rapport aux Projets d'agglomération de première et de deuxième génération. Nous regrettons le recul de ce soutien. [...] Vous n'êtes pas sans savoir que l'impôt à la source prélevé auprès de travailleurs frontaliers résidant dans la partie française de l'agglomération contribue également significativement au financement de l'impôt fédéral direct. Aussi, nous demandons que l'arrêté fédéral définitif, qui sera validé par le Conseil fédéral, marque un rééquilibrage sur ce point. »

faibles que possible. A ce titre, l'intégration de mesures dans la liste A, tel que demandé par différents intervenants, ne doit pas être porteur de dépenses supplémentaires.

En revanche, les participants suivants à la procédure de consultation demandent une priorisation plus élevée d'une ou plusieurs mesure(s) soit de la liste C à la liste B ou à la liste A ou de la liste B à la liste A : cantons d'AG, AI, AR, de BE, BS, FR, GE, LU, NE, SG, SO, SZ, TG, du TI, d'UR, de VD, ZG, ZH, pvl, usam, Agglo Basel, agglo Fribourg, agglo St. Gallen-Bodensee, agglo Valais central, agglomération Brigue-Viège-Naters, GLCT Grand Genève, RUN, organismes responsables des projets d'agglomération AareLand, Aargau-Ost et Limmattal, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo Suisse, ATE - Sektion beider Basel, agglomération de Saint-Louis, Baden Regio, CCIG, CITraP Genève, Forum d'agglomération du Grand Genève, communes d'Herisau et de Weil am Rhein, Chambre de commerce des deux Bâle, régioncapitalesuisse Berne, EPF Zürich, FER, CarPostal et Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Les cantons de BE, GR, LU, SG, SH, la DTAP et la CGCA demandent que l'horizon A de la troisième génération soit étendu jusqu'en 2023 et que, par voie de conséquence, d'autres mesures soient intégrées à la liste A ou nouvellement priorisées dans celle-ci.

Les participants suivants à la procédure de consultation demandent un cofinancement (intégral) de certaines mesures : cantons d'AG, AI, de SG, TG, d'UR, l'organisme responsable du projet d'agglomération d'Aargau-Ost, agglomération de Saint-Louis, Baden Regio.

De leur côté, les cantons d'AI, AR, de TG, agglo St. Gallen-Bodensee, les agglomérations de Brigue-Viège-Naters et de Saint-Louis souhaitent diviser une mesure.

Les participants suivants à la procédure de consultation exigent la prise en compte ou la considération de (d'autres) mesures : cantons d'AG, AI, de BE, BS, LU, NE, SG, SO, TG, VD, ZH, Agglo Basel, agglo Fribourg, agglomération de Werdenberg-Liechtenstein, RUN, CGNO, CP, Mobilité piétonne suisse, ATE - Sektion beider Basel, communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein, Chambre de commerce des deux Bâle, régioncapitalesuisse Berne et Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

D'aucuns – à savoir les cantons d'AG, AI, AR, de BS, LU, NE, SO, TG et ZH (pour ce qui concerne le projet d'agglomération Stadt Zürich – Glattal), Agglo Basel, agglo St. Gallen-Bodensee, l'organisme responsable du projet d'agglomération AareLand, RUN, la CGNO, l'agglomération de Saint-Louis ainsi que les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein – demandent une rétrogradation de certaines mesures de la liste A vers la liste B ou C ou de la liste B vers la liste C.

Il est en outre demandé que des mesures soient ponctuellement supprimées, notamment par les cantons d'AG et de BS, Agglo Basel, l'organisme responsable du projet d'agglomération Limmattal, la CGNO, Mobilité piétonne Suisse, l'ATE - Sektion beider Basel ainsi que les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein.

L'ATE, Sektion beider Basel, met des conditions à son soutien à une mesure.

Pour certaines mesures, les cantons d'AG, de BE, BS, SO, ZG, Agglo Basel, les agglomérations de Brigue-Viège-Naters et de Werdenberg-Liechtenstein, l'organisme responsable du projet d'agglomération Limmattal, la CGNO et l'agglomération de Saint-Louis demandent que soient examinées les coupes effectuées au niveau des investissements.

De son côté, agglo Valais annonce une augmentation du coût de certaines mesures.

Les cantons d'AG, de SO et d'UR ainsi que l'organisme responsable du projet d'agglomération AareLand indiquent que, dans le cas d'une mesure, leurs coûts d'investissement ouvrant droit à cofinancement sont en baisse.

Et le canton de LU fait valoir des reports de coûts en direction de la liste A.

Referenz/Aktenzeichen: COO.2093.100.5.1026397

6. Autres remarques sur les projets d'agglomération de troisième génération

6.1. Mesures ouvrant droit à des contributions forfaitaires

Les cantons d'AG, de BE, BS, FR, SO, du TI, de ZG, les Verts, l'UVS, Agglo Basel, agglo Fribourg, agglo Valais central, Pro Velo Suisse, l'UTP, le WWF, la FER, les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein ainsi que CarPostal saluent la mise en place de contributions fédérales forfaitaires, respectivement de simplifications administratives pour certaines mesures.

Si cette solution contribue à une mise en œuvre plus simple et plus efficace des projets et si cela décharge les cantons et les communes, alors le PS peut donner son accord au financement forfaitaire des mesures.

Les cantons d'AI, de SG, TG ainsi qu'agglo St. Gallen-Bodensee demandent que les réductions dues aux concepts effectuées à l'occasion de l'évaluation des paquets de mesures ouvrant droit à des financements forfaitaires soient réévaluées et/ou justifiées.

L'UDC se montre défavorable au versement de contributions forfaitaires dans le cas de certaines mesures en raison d'un risque d'utilisation abusive.

Aux yeux des cantons des GR, de LU, SG, SH, de l'UVS, de la DTAP, de la CGCA, de construction-suisse et de la sia, de nouveaux efforts sont nécessaires afin de réduire plus avant les charges administratives liées à la mise en œuvre des mesures de petite taille. Pour les cantons des GR, de LU, SG, SH, la DTAP et la CGCA, une simplification concrète pourrait consister en la possibilité d'échanger les unités de prestations contre des montants en francs car, si les nombreuses catégories qui existent actuellement font sens, elles n'en entraînent pas moins des complications.

D'après le canton de BE, il convient de trouver des modalités de décompte encore plus flexibles pour les différentes catégories d'unités de prestations afin de garantir la simplification promise en matière de mise en œuvre des paquets de mesures ouvrant droit à des cofinancement forfaitaires.

L'UVS propose que le benchmark utilisé soit par exemple adapté au moyen d'un facteur de correction permettant de prendre dans une certaine mesure en compte les spécificités locales.

Agglo Fribourg relève que la forme et la procédure de conclusion des conventions de financement présentent encore une part d'incertitude qu'il conviendra de lever rapidement.

Le bpa indique que les « petits projets » rassemblés dans des paquets et qui, selon l'évaluation faite, bénéficient de cofinancements fédéraux forfaitaires devraient se voir attribuer une priorité équivalente à celle des « grands projets ».

L'UTP et CarPostal regrettent que le financement forfaitaire par la Confédération dans le domaine des haltes de bus et de tramway soit seulement envisagé pour les projets d'agglomération de quatrième génération.

Pro Velo Suisse suggère de coordonner les mesures individuelles avec la vue d'ensemble de la vision des transports et de coordonner leur mise en œuvre avec les autres mesures de manière à garantir l'efficacité et la cohérence des réseaux cyclables.

6.2. Mesures cofinçables et mesures non cofinçables

Les cantons de GE et VD, le CP et la CCIG estiment que le besoin en infrastructures structurantes doit être mieux pris en compte.

Le canton d'AG demande que les mesures infrastructurelles destinées à la mobilité à pied et à vélo dans les espaces ouverts, y compris en dehors des zones urbanisées à l'intérieur d'un projet d'agglomération continuent à être soutenues.

Pour le canton de LU, les haltes de bus de ligne devraient être financées à titre d'infrastructures multi-modales de transbordement. L'ATE, Sektion beider Basel, s'y oppose. L'UVS estime que de nouvelles formes de transport (par exemple les éventuelles infrastructures nécessaires aux bus de ligne) devraient être davantage prises en considération dans la quatrième génération de projets d'agglomération.

Le canton de LU propose que soit examinée la possibilité de cofinancement par la Confédération de mesures non infrastructurelles si celles-ci contribuent indirectement à une utilisation plus efficace des infrastructures et équipements de production existants et, partant, rendent inutiles certains investissements dans les infrastructures.

Les Verts, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo Suisse, l'ATE et le WWF regrettent que les mesures visant à augmenter l'attractivité du partage des moyens de transport et à améliorer leur taux d'utilisation ne soient pas acceptées en tant que mesures infrastructurelles.

Pro Velo Suisse souhaite que les nouvelles générations de projets d'agglomération intègrent mieux le potentiel du vélo électrique en complément aux transports publics et autres modes actifs.

D'après l'ATE, Sektion beider Basel, les mesures et installations destinées à augmenter le taux d'utilisation des voitures devraient désormais pouvoir bénéficier de cofinancements.

Le fait de qualifier une mesure « d'ordre supérieur » et de la financer via l'arrêté concernant le réseau de routes nationales est jugé problématique par les cantons d'AG, de BS, SO, Agglo Basel et les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein.

Les cantons de GE et VD, en mentionnant les prises de position du Bureau des Nations Unies à Genève, de l'aéroport de Genève, de Palexpo AG et du Touring Club de Suisse, section de Genève, soulignent l'importance qu'il y a à réaliser l'axe de tram reliant la Place des Nations et le parking P47.

Les cantons de GE et VD renvoient en outre à la prise de position du CERN, lequel est persuadé que le prolongement de la ligne de tram TCMC sur le territoire français est très important et qui soutient les autorités suisses dans leurs efforts afin que le projet ne soit pas une nouvelle fois repoussé.

Compte tenu du potentiel de développement de la mobilité douce dans l'agglomération, Pro Velo Suisse juge contre-productive la création de plusieurs nouvelles jonctions autoroutières dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges.

L'UDC et economiesuisse refusent que des contributions à l'exploitation et à l'entretien soient versées dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération.

Agglo Fribourg juge nécessaire de décrire plus précisément dans une lettre d'information les tâches relevant des contributions propres.

6.3. Délais pour le lancement de l'exécution des projets de construction (délais d'exécution)

Les cantons de FR et du JU, l'USS, agglo Fribourg, l'agglomération de Delémont, l'UTP, CarPostal et la ville de Delémont saluent la mise en place de délais pour l'exécution des travaux liés aux projets d'agglomération. La CGSO en prend acte. Le canton de FR fait remarquer la difficulté qu'ont et auront les petites, moyennes et même certaines grandes agglomérations à tenir ce rythme. La possibilité offerte depuis la mise en place d'un fonds pérenne de sauter une génération de projets constitue assurément une piste intéressante. Il s'agira cependant de veiller à ce que les organismes responsables de projet ne soient pas pénalisés lors du dépôt d'un nouveau projet.

Le canton de LU se montre critique à l'égard des délais dorénavant applicables. Pour lui, nombre de mesures relèvent des tâches dévolues aux communes et ne peuvent dès lors – même en présence d'un reporting de mise en œuvre conséquent – qu'être très partiellement influencées par le canton.

Les cantons de GE et VD ainsi que le GLCT Grand Genève mentionnent des problèmes de réalisation au niveau de certaines mesures.

Pour aggro Fribourg, le délai de quatre ans qui prévaudra à compter de la quatrième génération est très court pour les projets d'envergure. Elle invoque la possibilité de donner son aval à l'option retenue selon laquelle les mesures qui ne seraient pas lancées dans les délais puissent être à nouveau présentées pour examen dans le cadre d'une génération de projet ultérieure.

L'agglomération de Frauenfeld demande que, dans les dispositions relatives à l'élaboration des projets d'agglomération, il soit indiqué clairement d'une part quel effet négatif les mesures non mises en œuvre ont dans l'évaluation de l'efficacité totale et, d'autre part, comment l'effet d'une mesure déposée une nouvelle fois est évalué pour le nouveau projet d'agglomération.

Agglo Valais central indique que les délais imposés par la nouvelle réglementation font sens en termes de suivi des mesures, mais qu'il faudra veiller à ce que ces délais de réalisation ne tombent pas en dessous de six ans. Et d'ajouter que des imprévus surviennent inmanquablement et qu'une certaine flexibilité reste de mise.

Le PS estime qu'il convient, en fonction des possibilités et durant le déroulement de chacun des projets, de voir avec les cantons, villes et communes quelles autres mesures de soutien pourraient contribuer à un déroulement optimal des processus et à une mise en œuvre des projets d'agglomération qui soit réellement respectueuse des délais impartis. Il est suggéré que des solutions soient cherchées - pour traiter, de manière constructive, les modifications durant le déroulement du projet – afin de permettre une certaine flexibilité dans le but de pouvoir réaliser le plus grand nombre de mesures possibles.

6.4. Contrôle des effets

Pour la sia, il est primordial qu'un contrôle des effets soit mis en place et qu'il soit communiqué de manière transparente.

L'UVS, economiesuisse, l'UTP et CarPostal soutiennent les efforts déployés par l'ARE afin de mesurer l'effet des projets. Aux yeux de l'UVS, de l'UTP et de CarPostal, il convient toutefois de renoncer à fixer des délais trop courts.

Pour l'USS, il convient, lors de l'évaluation et du classement des projets par ordre de priorité, de mettre davantage l'accent sur le report du TIM vers les TP ou la MD ou sur une réévaluation des effets prenant mieux en considération ces objectifs.

Pro Velo Suisse appelle de ses vœux un contrôle systématique des effets des différents modes de transport.

7. Divers

Les cantons d'AG, de BS, FR, des GR, de LU, SG, SH, SO, l'Association des communes suisses, l'UVS, Agglo Basel, la DTAP, la CGNO, LITRA ainsi que les communes de Lampenberg, Niederdorf et Weil am Rhein exigent que les prescriptions relatives à l'élaboration des projets d'agglomération d'une génération donnée soient communiquées suffisamment tôt, dans l'idéal immédiatement après la remise des projets de la génération précédente. L'UVS et LITRA indiquent que, s'agissant de ces prescriptions, il convient de trouver un équilibre entre la continuité, impérativement nécessaire, et les améliorations visées.

Le canton de FR souhaite que les représentants des cantons soient systématiquement associés aux travaux d'élaboration.

Referenz/Aktenzeichen: COO.2093.100.5.1026397

Agglo Fribourg relève que les directives sur l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération gagneraient parfois à être formulées de manière plus concise, afin de faire ressortir avec davantage de clarté les points essentiels à traiter.

L'ATE, Sektion beider Basel, souhaite que les critères d'affectation des projets selon la rubrique « points de transbordement multimodal » soient définis et communiqués avant la procédure de consultation sur les projets d'agglomération de quatrième génération.

Le canton du TI fait part de ses craintes vis-à-vis du délai extrêmement réduit de dépôt des projets de quatrième génération et demande sa prolongation, si possible d'un an.

Les cantons de GE et VD ainsi que le GLCT Grand Genève demandent que ce dernier soit à l'avenir formellement consulté dans le cadre des processus en lien avec le trafic d'agglomération.

Le canton de SG estime que les succursales de l'OFROU devraient être mieux coordonnées et qu'il convient de prévoir une politique claire et cohérente de communication.

Les cantons d'UR et de VD espèrent qu'un démarrage anticipé des travaux sera possible à leur propre risque à compter de début 2019 sous réserve de cofinancement par la Confédération sur la base des conventions sur les prestations et de financement devant encore être conclues.

Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo Suisse, l'ATE et sa section de Bâle ainsi que le WWF souhaitent que la Confédération ne conclue des conventions-programmes qu'avec les cantons disposant d'un plan directeur validé par elle et adapté à la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire.

8. Annexe : liste des abréviations

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent rapport :

AG	Canton d'Argovie
AG Berggebiet	Groupe de travail Berggebiet (régions de montagne)
AI	Canton d'Appenzell Rhôdes-Intérieures
AR	Canton d'Appenzell Rhôdes-Extérieures
ARE	Office fédéral du développement territorial
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association Transports et Environnement
BE	Canton de Berne
bpa	Bureau de prévention des accidents
BS	Canton de Bâle-Ville
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses
CFS	Cargo Forum Schweiz
CGCA	Conférence gouvernementale des cantons alpins
CGNO	Conférence des Gouvernements de la Suisse du Nord-Ouest
CGSO	Conférence des Gouvernements de Suisse occidentale
CITraP Genève	Communauté d'intérêts pour les transports publics
CP	Centre Patronal
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FR	Canton de Fribourg
GE	République et canton de Genève
GLCT Grand Genève	Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève

GR	Canton des Grisons
JU	République et Canton du Jura
LITRA	Service d'information pour les transports publics
LU	Canton de Lucerne
MD	Mobilité douce
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Canton de Nidwald
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OPTA	Ordonnance du DETEC du 20 décembre 2017 concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (RS 725.116.214)
OUMin	Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin ; RS 725.116.21)
PDC	Parti démocrate-chrétien
PLR.Les Libéraux-Radicaux	Parti radical-démocratique – Les Libéraux-Radicaux
PS	Parti socialiste Suisse
pvl	parti Vert'libéraux
RUN	Réseau urbain neuchâtelois
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
SG	Canton de Saint-Gall
SH	Canton de Schaffhouse
sia	Société suisse des ingénieurs et architectes
SO	Canton de Soleure
SSE	Société Suisse des Entrepreneurs
SZ	Canton de Schwyz
TCS	Touring Club Suisse
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
TIM	Transport individuel motorisé

TP	Transports publics
usam	Union suisse des arts et métiers
USP	Union suisse des paysans
USS	Union syndicale suisse
UDC	Union Démocratique du Centre
usic	Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils
UR	Canton d'Uri
UTP	Union des transports publics
UVS	Union des villes suisses
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
WWF	WWF Suisse
ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich