



22 février 2023

Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

Rapport relatif au résultat de la procédure de consultation
(menée du 10 juin 2022 au 9 septembre 2022)

Table des matières

1.	Contexte	3
2.	Prises de position reçues	3
3.	Résultats de la procédure de consultation	3
3.1	Vue d'ensemble	3
3.2	Propositions d'ordre général	4
3.3	Demandes relatives à l'évaluation des projets	8
3.4	Demandes relatives à des mesures spécifiques	9
3.5	Demandes concernant le rapport explicatif	11
	Annexe : Liste des participants à la procédure de consultation	13
	Liste des abréviations utilisées	16

1. Contexte

Le soutien au trafic d'agglomération se fonde sur l'article 86 Cst., sur l'article 2, alinéa 3, lettre d, LFORTA et sur les articles 17a à 17f LUMin. Conformément à ces bases légales, la Confédération contribue aux infrastructures de transport qui conduisent à un système global de transport plus efficace et plus durable dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions et qui participent à un développement territorial durable de la Suisse. Les arrêtés fédéraux correspondants sont en général soumis tous les quatre ans à l'Assemblée fédérale par le Conseil fédéral (art. 7, let. b., en lien avec l'art. 5, al. 1, let. b, LFORTA).

En tout, 32 projets d'agglomération de quatrième génération ont été soumis pour examen à l'Office fédéral du développement territorial. À la lumière de cet examen, le Conseil fédéral a ouvert, le 10 juin 2022, la consultation relative au projet d'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. Les cercles intéressés ont eu l'occasion de s'exprimer sur ce projet jusqu'au 9 septembre 2022. Le présent rapport expose les résultats de cette consultation.

2. Prises de position reçues

En tout, 91 invitations à participer à la consultation ont été envoyées, et 83 prises de position ont été reçues. Comme le montre le tableau 1, 25 cantons, 6 partis politiques, 3 organisations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne, 4 organisations faîtières de l'économie, 10 organismes responsables de projets d'agglomération, 1 conférence cantonale ainsi que 9 associations de transports et autres milieux intéressés se sont exprimés. Quatre des entités ou organismes ayant répondu (les cantons d'AI et d'OW, la ville de Lausanne et l'Union patronale) ont explicitement renoncé à donner un avis.

Tableau 1 : Destinataires et prises de position reçues

Participants	Nombre de destinataires	Nombre de prises de position reçues
Cantons (y compris Conférence des gouvernements cantonaux)	27	25
Partis politiques	11	6
Organisations faîtières nationales des communes, villes et régions de montagne	3	3
Organisations faîtières de l'économie	8	4
Organismes responsables de projets d'agglomération	15	10
Conférences cantonales	3	1
Associations de transports et autres	24	9
Participations spontanées		25
Total	91	83

Pour une liste détaillée des prises de position reçues, voir l'annexe au présent rapport.

3. Résultats de la procédure de consultation

3.1 Vue d'ensemble

Dans leur grande majorité, les prises de position sont plutôt favorables au projet. Plus de 40 d'entre elles approuvent explicitement l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en

faveur du trafic d'agglomération. Seuls 5 participants (Automobile Club Suisse, ASTAG, auto-suisse, motosuisse, routesuisse) sont en désaccord avec le crédit d'engagement proposé.

Cet accueil globalement positif est complété par des critiques parfois clairement exprimées sur différents aspects généraux (voir point 3.2 ci-après) et par des propositions de changement concernant des projets d'agglomération ou des mesures (voir points 3.3 et 3.4 ci-après). Quelques propositions portent également sur le rapport explicatif (voir point 3.5 ci-après).

Certains avis contiennent des propositions, remarques ou indications générales ayant trait à la politique en matière de transports et dépassent donc le cadre du crédit d'engagement proposé pour la 4^e génération du programme en faveur du trafic d'agglomération. Les remarques rédactionnelles concernant les rapports d'examen ou d'autres documents techniques sont prises en compte dans la mesure du possible.

3.2 Propositions d'ordre général

Montant du crédit d'engagement, garantie du financement

Le montant du crédit d'engagement est considéré comme approprié par la majeure partie des participants à la consultation (46 prises de position).

Quatorze participants (cantons de FR, SH, TI et ZG, Les Verts, PS, agglomération de Schaffhouse, Alliance Activité physique, sport et santé, Fischer Reinach AG, Impuls Aargau Süd, Santé publique Suisse, PUSCH, USS, ATE) demandent une augmentation du crédit alloué au programme en faveur du trafic d'agglomération (et/ou de la part du FORTA allouée au programme en faveur du trafic d'agglomération). Seuls deux participants (FMS, UDC) plaident pour une réduction du crédit ; ils insistent en outre pour que les contributions en faveur du PTA restent assujetties au frein aux dépenses.

Le canton de Fribourg demande que la tendance à la diminution du montant du crédit d'engagement en faveur du PTA au fil des générations soit justifiée avec précision.

Face à la perspective de décarbonation du trafic routier et à la baisse des droits sur les carburants qui en découlera, quatre prises de position (canton de FR, SAB, UVS, TCS beider Basel) réclament une pérennisation du financement du fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (FORTA) et l'examen d'alternatives au financement via l'impôt sur les huiles minérales.

Répartition des fonds et caractère cofinancable

Deux participants (Le Centre, UVS) saluent explicitement la répartition des fonds entre les différents modes de transport.

Pour 17 participants (canton de SZ, PLR, UDC, Automobile Club Suisse, ASTAG, auto-suisse, Centre Patronal, economiesuisse, FER, FMS, motosuisse, SSE, USAM, routesuisse, TCS, TCS beider Basel, chambre de commerce BL), davantage d'investissements devraient être consentis dans les infrastructures du TIM. Dans ce contexte, six participants (Automobile Club Suisse, ASTAG, auto-suisse, motosuisse, SSE, routesuisse) demandent le réexamen des projets relevant de la catégorie TIM et souhaitent que seuls soient cofinancés ceux qui ne modifient pas les capacités ou le nombre des places de parking disponibles. Neuf prises de position (PLR, ASTAG, auto-suisse, Centre Patronal, economiesuisse, FER, motosuisse, USAM, routesuisse) appellent à une meilleure prise en compte de l'importance du transport de marchandises.

À l'inverse, cinq prises de position (Les Verts, PS, Pro Velo beider Basel, PUSCH, ATE) plaident pour une promotion accrue des déplacements à pied et à vélo. L'USS souhaite qu'aucun cofinancement ne soit plus accordé aux projets routiers, tandis que Les Verts BS réclament

une réduction des capacités du TIM. Pour les Vert'libéraux, le cofinancement des projets d'agglomération doit être conditionné à la prise de mesures visant à réduire le volume de trafic.

Six participants (canton de SH, Le Centre, Vert'libéraux, agglomération de Schaffhouse, ACS, SAB) veulent que des projets situés hors du périmètre des villes et agglomérations ayant droit aux contributions puissent aussi être cofinancés.

Les cantons d'Argovie et de Fribourg souhaitent ce que des mesures relatives aux paysages et aux espaces ouverts puissent être soutenues dans le cadre du PTA.

L'UTP se félicite que des mesures en zone étrangère limitrophe puissent également être soutenues. L'UDC et la FMS soulignent la nécessité, dans ce contexte, de s'assurer que les contribuables suisses ne financent pas inutilement des tâches incombant à un autre État.

Les cantons de Berne et de Fribourg et l'agglomération de Fribourg souhaitent que les mesures cofinancées de manière forfaitaire fassent également l'objet d'une indexation des coûts et/ou que le renchérissement actuellement élevé soit compensé.

Méthode d'évaluation et d'examen

Onze prises de position (cantons de SG, SH, TG, UR, VS et ZH, agglomérations de Grenchen, Rheintal et Schaffhouse, DTAP, TCS beider Basel) demandent une meilleure prise en considération des spécificités et possibilités du canton concerné lors de l'évaluation du projet (situation de départ, taille de l'agglomération, situation frontalière). Les critères d'examen devraient en outre être adaptés à ces données spécifiques. À cet égard, le canton et l'agglomération de Schaffhouse relèvent que les conditions nécessaires pour promouvoir les moyens de transport peu gourmands en surface ne sont pas les mêmes dans toutes les agglomérations et demandent que l'évaluation des projets d'agglomération tienne compte de ce paramètre.

Le canton d'Uri estime que les petites et moyennes agglomérations sont systématiquement désavantagées et que le manque de moyens financiers du côté de la Confédération ne doit pas mener à des évaluations plus sévères.

Pour l'Association des Communes Suisses, il s'agirait de revoir les données de l'OFS utilisées pour l'évaluation, car elles ne reflètent pas suffisamment les changements constants et rapides qui se produisent dans le domaine de la mobilité.

Le canton du Valais suggère en outre que l'évaluation tienne compte des progrès réalisés entre deux générations de projet.

Huit participants (cantons de BE, FR, NE, SG et TG, DTAP, objectif:ne, UVS) souhaitent que l'efficacité globale des projets soit évaluée selon des critères moins stricts. Les cantons de SG, SZ et ZH, la DTAP et la LITRA demandent en particulier que les projets de grande ampleur ne soient pas rétrogradés au seul motif d'un rapport coût/utilité insuffisant. Le canton d'Argovie aimerait des explications quant à la manière dont des projets d'infrastructure de grande ampleur devraient être traités dans les agglomérations de taille moyenne à grande.

Pour le canton de Zurich, les prestations préalables des agglomérations devraient également être intégrées à l'évaluation.

Quatre participants (Les Verts, PS, PUSCH, ATE) demandent une prise en compte accrue des aspects liés à la protection de l'environnement lors de l'évaluation des projets et des mesures. À cette fin, le critère de la protection de l'environnement et de la consommation de ressources (critère d'efficacité 4 du PTA) et celui du développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti (critère d'efficacité 2 du PTA) devraient voir leur pondération renforcée avec effet immédiat, et plus précisément au moins doublée. Ces participants estiment par ailleurs qu'à l'avenir, une importance nettement plus grande devrait être accordée à la lutte contre l'imperméabilisation du sol suisse et que le critère « amélioration de la part modale de la mobilité douce et des transports publics et diminution de la part du TIM » devrait peser beaucoup plus lourd. Ils proposent également l'ajout d'un nouveau critère portant sur le report modal.

L'Alliance Activité physique, sport et santé et Santé publique Suisse souhaitent que les bénéfices pour la santé des déplacements à pied et à vélo soient aussi pris en compte parmi les objectifs d'efficacité.

Le Bureau de prévention des accidents (bpa) propose qu'un « road safety audit » soit exigé pour tout projet d'infrastructure routière mené dans le cadre du PTA.

Clarté de l'évaluation

Treize prises de position (cantons d'AR, BE, BL, BS, SG, SO, SZ, TG et VS, agglomérations de Bâle et de Saint-Gall, DTAP, FER) proposent que le rapport d'examen retrouve le degré de détail qu'il présentait lors des générations précédentes. Il s'agit en particulier d'y faire à nouveau figurer les atouts et les faiblesses et de mieux justifier une éventuelle réduction due à l'état de mise en œuvre ou à la conception.

Quatre participants (cantons de BL, BS et SO, agglomération de Bâle) proposent en outre que, dans le cadre de l'appréciation générale, le rapport d'examen aborde les stratégies sectorielles ou du moins que certaines stratégies sectorielles jugées lacunaires par la Confédération soient mentionnées.

Par ailleurs, les cantons de SG et SZ estiment que le rapport d'examen mériterait une structure plus claire concernant les mesures et/ou qu'il faudrait fournir aux agglomérations une liste des mesures présentant l'évaluation de chacune (sur la base de la liste de mesures à remettre à la Confédération). Pour le canton de SG et la DTAP, l'application du « principe de malus » valable pour la quatrième génération et consistant à retirer cinq points de pourcentage à la contribution fédérale en cas de mise en œuvre insuffisante devrait être justifiée dans les rapports d'examen des projets d'agglomération concernés. Le résultat de l'évaluation des mesures individuelles devrait être communiqué dans le rapport d'examen (canton de SO, agglomération de Grenchen) et de solides justifications être fournies pour expliquer la réticence de la Confédération à contribuer à l'extension des capacités routières (canton de SG). Il conviendrait également d'indiquer en détail les conditions à remplir pour obtenir un nombre de points donné pour chaque critère d'efficacité (agglomération d'Obersee).

Mise en œuvre

Neuf prises de position (Les Verts, PLR, PS, economiesuisse, PUSCH, USS, USAM, TCS, ATE) demandent une accélération de la mise en œuvre des mesures cofinancées. À cet effet, les raisons retardant leur mise en œuvre devraient être étudiées de manière approfondie et des mesures être prises pour y remédier. Economiesuisse serait même favorable au conditionnement d'une cinquième génération de projets d'agglomération à la réduction au moins partielle de cette « file d'attente ». Pro Velo beider Basel propose que le programme en faveur du trafic d'agglomération cofinance des emplois dans les agglomérations qui seraient dédiés à la mise en œuvre des projets déposés.

Les cantons de NE et TG, objectif:ne et l'UVS plaident pour la suppression de la pénalité pour mise en œuvre insuffisante. Le SAB souhaite à l'inverse que les retards de mise en œuvre soient pris en compte lors de l'octroi de nouvelles contributions. Le canton de GE et le Grand Genève disent comprendre la motivation sous-jacente mais déplorent la réduction de 5 points.

Le canton d'AG se félicite que la mise en œuvre insuffisante des mesures convenues dans le cadre de la deuxième génération soit désormais sanctionnée par une réduction de 5 points de la contribution fédérale et non par une diminution du score d'efficacité.

Le Centre Patronal approuve l'introduction de délais d'exécution. Le canton de FR plaide quant à lui pour une légère prolongation de ces délais et pour une approche souple (exceptions généreuses).

En ce qui concerne le compte rendu de mise en œuvre, le canton d'AG pointe des ambiguïtés et des incitations mal placées qu'il conviendrait de supprimer.

Coordination, tâches administratives, communication, procédures

Dix-sept participants (cantons de BE, BL, BS, SO, SG, TI, UR, VS et ZH, DTAP, agglomération de Bâle, ASTAG, auto-suisse, LITRA, motosuisse, routesuisse, SSE) demandent soit une amélioration de la coordination entre le PTA et les autres programmes et stratégies de la Confédération, soit une meilleure intégration des visions et objectifs des agglomérations dans les programmes fédéraux.

Dix prises de positions (cantons de BL, BS, SG, SO, TI et ZG, agglomération de Bâle, DTAP, ACS, UVS) évoquent les tâches administratives et la lourde charge qu'elles représentent, en particulier pour les petites agglomérations, et plaident pour leur réduction. Certaines d'entre elles supposent même que cette charge administrative a pu dissuader des organismes responsables de déposer un projet d'agglomération. Afin de la réduire, l'ACS propose d'étaler davantage dans le temps les générations de projets ou de créer une plateforme d'échange numérique. Le canton du TI suggère qu'au lieu de déposer un projet complet tous les quatre ans, les organismes responsables aient la possibilité d'ajouter de nouvelles mesures dans un projet d'agglomération existant. Quant au canton de ZG, il souhaiterait que la suppression des types de mesures (sous-catégories), des unités de prestation et, en particulier, des contributions moyennes et arrondies par unité de prestation ait lieu dès la cinquième génération du PTA, sans attendre la sixième.

L'ACS trouve que le réseautage entre les différents acteurs devrait être amélioré et que les communes devraient à l'avenir être elles aussi associées au processus de préparation de la nouvelle génération.

Le canton des GR et l'agglomération d'Obersee aimeraient que la date de la consultation soit annoncée plus tôt et que les textes en consultation soient soumis à l'avance aux interlocuteurs et interlocutrices dans les cantons.

Onze prises de position (cantons de BE, GR, SG, UR, VD, VS et ZH, agglomérations de Fribourg et St. Gallen, DTAP, UVS) demandent instamment d'attendre que les entretiens techniques soient terminés (rapport d'examen compris) avant d'ouvrir la procédure de consultation. Il convient de prévoir plus de temps pour les entretiens techniques (cantons de SG, VS et ZH et DTAP) et pour la consultation (canton d'AG, TCS beider Basel). Le canton d'AG souligne par ailleurs l'inégalité de traitement engendrée par l'envoi échelonné des rapports d'examen aux agglomérations et propose donc que tous les rapports d'examen soient envoyés en même temps.

La chambre de commerce des deux Bâle et le TCS beider Basel estiment que les rapports d'examen devraient être rendus publics et intégrés au dossier mis en consultation.

Autres demandes d'ordre général

L'Automobile Club Suisse, l'ASTAG, auto-suisse, motosuisse, l'USP, routesuisse et le TCS demandent que les pôles multimodaux soient implantés de préférence en périphérie des agglomérations.

S'agissant des mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, le canton d'AG souhaite que le nombre d'unités de prestation convenues soit ventilé par mesure. Pour le canton de ZH, les coûts de la contribution forfaitaire du paquet « valorisation et sécurité de l'espace routier » devraient être répartis en sous-catégories.

La chambre de commerce BL demande que le PTA soit placé sous l'égide de l'OFROU et de l'OFT, et non plus sous celle de l'ARE.

Le canton de BE prie la Confédération d'assurer en temps utile un financement suffisant pour l'électrification des transports publics routiers.

3.3 Demandes relatives à l'évaluation des projets

Plusieurs prises de position proposent des reformulations de passages concernant l'évaluation des projets dans les rapports d'examen. Ces aspects rédactionnels ne sont pas passés en revue ci-après.

Projet d'agglomération Basel

D'après les *cantons de BL et BS et l'agglomération de Bâle*, il faudrait renoncer à exiger la preuve que le projet d'agglomération a une fonction pour le nœud ferroviaire de Bâle sans le « maillon central » (*Herzstück*). Au moment d'évaluer la stratégie globale du projet d'agglomération et les mesures qu'il comporte, la Confédération devrait prendre davantage en considération l'état de planification des mesures d'ordre supérieur, en l'occurrence la planification stratégique relative au nœud ferroviaire de Bâle (plan en cinq volets).

Il importe par ailleurs de trouver et de mettre en œuvre rapidement des solutions complètes améliorant la desserte de la région Bachgraben-Allschwil.

Le *canton de BS* souligne l'importance des requêtes formulées dans cette prise de position commune pour ce qui est du développement du nœud ferroviaire de Bâle.

Pro Velo beider Basel applaudit le large cofinancement de mesures en faveur de la mobilité douce dans l'agglomération de Bâle.

Projets d'agglomération Bern, Biel-Bienne/Lyss, Burgdorf, Langenthal, Thun

Le *canton de BE* demande que les rapports d'examen de tous les projets bernois soient réexaminés en détail en ce qui concerne les coûts imputables, que les réductions de coûts éventuelles y soient dûment motivées et que les contributions fédérales soient corrigées à la hausse le cas échéant. Pour ce qui est des mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, les coupes liées à la conception devraient être purement et simplement abandonnées. Les cofinancements forfaitaires nécessitent en outre eux aussi une indexation sur le renchérissement et la TVA.

Le *canton de BE* propose par ailleurs que les formulations relatives à l'évaluation du critère d'efficacité 2 « développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti » soient adaptées à la lumière de l'approche bernoise et qu'un point d'efficacité supplémentaire soit accordé à tous les projets d'agglomération bernois.

De plus, la réduction de cinq points de pourcentage appliquée aux contributions fédérales octroyées aux deux projets d'agglomération Burgdorf et Langenthal au motif d'une mise en œuvre insuffisante des mesures convenues à la deuxième génération devrait être supprimée. Plus largement, la méthode d'évaluation relative à ces pénalités pour mise en œuvre insuffisante est à revoir.

Projet d'agglomération Chur

Le *canton des GR* demande la suppression de la pénalité pour mise en œuvre insuffisante des mesures convenues à la deuxième génération.

Projet d'agglomération Fribourg

Le *canton de FR et l'agglomération de Fribourg* demandent que les stratégies à caractère contraignant du canton (plans directeurs régionaux) fassent l'objet d'un réexamen approfondi et que la Confédération vérifie si ce réexamen est de nature à faire évoluer l'évaluation globale du projet d'agglomération.

Projet d'agglomération Grenchen

L'*agglomération de Grenchen* sollicite des explications en ce qui concerne l'évaluation du critère d'efficacité 3.

Projet d'agglomération Rheintal

L'*agglomération de Rheintal* souhaite rediscuter avec la Confédération des défis spécifiques inhérents à la collaboration transfrontalière.

Projet d'agglomération RUN

Le *canton de NE* et *objectif:ne* demandent qu'il ne soit appliqué de réduction au motif d'une mise en œuvre insuffisante des mesures convenues pour la deuxième génération.

Projet d'agglomération St. Gallen-Bodensee

Les *cantons d'AR* et *SG* et l'*agglomération de St. Gallen-Bodensee* demandent que la réduction au motif d'une mise en œuvre insuffisante des mesures convenues pour la deuxième génération ne soit pas appliquée.

Le *canton de SG* appelle à un réexamen de l'évaluation portée sur le critère d'efficacité 2.

Projet d'agglomération Unteres Reusstal

Le *canton d'UR* demande la suppression de plusieurs formulations dans le rapport d'examen, ainsi que le réexamen de l'appréciation globale à la lumière de la stratégie globale de transport cohérente définie pour l'agglomération d'Unteres Reusstal, et son adaptation en conséquence.

Projet d'agglomération Wil

L'*agglomération de Wil* formule une série de requêtes en vue d'une révision de l'évaluation portée sur les critères d'efficacité 1, 2 et 4 et sollicite un relèvement de deux points du score obtenu pour chacun d'eux.

3.4 Demandes relatives à des mesures spécifiques

De nombreuses demandes concernant des mesures spécifiques ont été reçues durant la consultation. Dresser une liste exhaustive de ces demandes dépasserait le cadre du présent rapport sur les résultats de la consultation. Ne sont passées en revue ci-après que les demandes formulées par plusieurs participants. Pour les autres demandes, nous vous renvoyons aux différentes prises de position.

Projet d'agglomération Aareland

Mesure 2581.4.006 Suhr, VERAS : Interessengemeinschaft Ostumfahrung Suhr (communauté d'intérêt), Impuls Aargau Süd et Fischer Reinach AG demandent que la mesure soit reclassée de la liste B à la liste A. Le *canton d'AG* et l'*agglomération d'Aareland* demandent que la mesure soit fractionnée en deux : le tronçon du contournement Est passerait alors de la priorité B à la priorité A, tandis que le contournement Sud serait quant à lui rétrogradé de la priorité B à la priorité C. Interessengemeinschaft Ostumfahrung Suhr (communauté d'intérêt),

Impuls Aargau Süd et Fischer Reinach AG se rallient à cette proposition à titre de demande subsidiaire.

Projet d'agglomération Basel

Mesure 2701.4.025 Tram Bachgraben : les cantons de BL et BS et l'agglomération de Bâle demandent que les motifs ayant conduit la Confédération à modifier le degré de priorité de cette mesure soient adaptés dans le rapport d'examen et que la Confédération formule des engagements solides pour la région Bachgraben – Allschwil/Hégenheim. Les Verts BS demandent que la priorité attribuée à la mesure soit revue pour faire passer cette dernière de la liste C à la liste A.

Mesure 2701.4.036 Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) : les cantons de BL et BS et l'agglomération de Bâle demandent que les motifs ayant conduit la Confédération à modifier le degré de priorité de cette mesure soient adaptés dans le rapport d'examen et que la Confédération formule des engagements solides pour la région Bachgraben – Allschwil/Hégenheim. La chambre de commerce BL défend une réalisation accélérée de cette mesure. Les Verts BS et l'ATE estiment pour leur part qu'il est juste de ne pas cofinancer cette mesure.

Mesure 2701.4.111 Dornach - passage inférieur pour la mobilité douce d'Apfelsee : les cantons de BL, BS et SO et l'agglomération de Bâle appellent à une révision à la hausse des coûts d'investissement.

Mesure 2701.4.022 BS - ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (mesure à court terme) : Les Verts BS estiment que la rétrogradation sur la liste C n'est pas justifiée et demandent le maintien de la mesure sur la liste B. L'ATE souhaite que la mesure se voie attribuer le degré de priorité A.

Mesure 2701.4.005 BS - Tram Klybeck : Les Verts BS et l'UTP demandent que cette mesure soit relevée au degré de priorité A.

Projet d'agglomération Bern

Mesure 0351.4.056 Stadt Bern, fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz : le canton de BE et l'ATE demandent que la priorité de la mesure soit relevée par sa réintégration dans la liste B.

Projet d'agglomération Chablais

Mesure 6153.4.021 Interface à la halte CFF de Bex : le canton de VD et l'agglomération du Chablais demandent que la mesure soit relevée au degré de priorité A.

Mesure 6153.4.009 Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbonnière : le canton de VD et l'agglomération du Chablais protestent contre l'exclusion de cette mesure du projet d'agglomération et demandent son cofinancement.

Mesure 6153.4.018 Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et les MD : le canton de VD et l'agglomération du Chablais demandent que la mesure soit relevée au degré de priorité B.

Projet d'agglomération Fribourg

Mesures 2196.4.042 Liaison Birch-Luggiwil et 2196.4.027 Aménagement de la plateforme multimodale – halte RER de Düringen : le canton de FR et l'agglomération de Fribourg demandent que cette mesure soit relevée au degré de priorité B.

Projet d'agglomération Mobul

Mesure 2125.4.002 Requalification multimodale des rues de la Léchère et de la Sionge : le canton de FR et l'agglomération de Mobul demandent que la mesure soit scindée en deux sous-mesures à intégrer dans le paquet de mesures bénéficiant de contributions forfaitaires.

Projet d'agglomération Obersee

Mesure 3336.4.028 Kreisel St.Galler-/Feldmoosstrasse, Lachen : l'agglomération d'Obersee et le canton de SZ demandent que la mesure soit réintégrée dans la liste A.

Projet d'agglomération Solothurn

Mesure 2601.4.001 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS : le canton de SO et l'agglomération de Soleure demandent que cette mesure ne soit pas fractionnée et qu'elle soit intégrée telle quelle à l'horizon A.

Projet d'agglomération St. Gallen– Bodensee

Mesure 3203.4.024 : Teufen, Veloschnellroute Lustmühle – Kantonsgrenze SG : les cantons d'AR et SG demandent que la mesure soit réintégrée dans la liste A.

Projet d'agglomération Zug

Mesure 1711.4.044 Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug : le canton de ZG et l'agglomération de Zug demandent le maintien de cette mesure sur la liste A.

Mesure 1711.4.002 Kreisel Blegi-/Birkenstrasse, Rotkreuz : le canton de ZG et l'agglomération de Zug demandent le maintien de cette mesure sur la liste A.

Mesure 1711.4.008 Buswendeschleife Gimenen, Zug : le canton de ZG et l'agglomération de Zug demandent le maintien de cette mesure sur la liste A.

Projet d'agglomération Zürich Glattal

Mesure 0261-1.4.001 Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen - Kloten Industrie) : Sept participants (canton de ZH, Vert'libéraux, Flughafen Zürich, USAM, ville de Kloten, Swiss, UTP) demandent que la mesure soit placée sur la liste A.

Mesure 0261-1.4.002 Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten - Bassersdorf, Teil Kloten : le canton de Zurich et la ville de Kloten demandent que la mesure soit réintégrée dans la liste A.

Mesure 0261-1.4.041 Kloten – Umfeld Glattalbahnhaltestelle Stadthaus : le canton de Zurich et la ville de Kloten demandent que la mesure soit réintégrée dans la liste A.

3.5 Demandes concernant le rapport explicatif

Aux yeux d'Alliance Activité physique, sport et santé et de Santé publique Suisse, il serait souhaitable, dans la vue d'ensemble des précédentes générations du programme en faveur du trafic d'agglomération figurant au point 2.2 du rapport explicatif, d'énumérer les investissements de chaque projet d'agglomération en fonction des principales catégories prévues par l'art. 21a OUMin (mobilité douce, valorisation et sécurité de l'espace routier, gestion du système de transport, valorisation d'arrêts de bus et de tram).

S'agissant du délai maximal pour la mise en chantier des mesures de la quatrième génération, le canton de LU pointe une contradiction entre les directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) et le rapport explicatif.

Au chapitre 1, le SAB souhaite qu'il soit fait mention de la stratégie de développement cohérent du territoire et de la politique pour les espaces ruraux et les régions de montagne et que le rapport avec la Stratégie touristique soit ajouté.

Le canton ZG recommande de compléter les figures 4 « Points d'efficacité obtenus par les projets d'agglomération » et 5 « Contributions fédérales par projet d'agglomération au titre des mesures de la liste A » en y ajoutant les valeurs absolues des points d'efficacité et des contributions fédérales.

L'USAM considère que la description des mesures fournie en annexe au rapport explicatif est insuffisante et demande une description plus détaillée et plus précise des différentes mesures.

Annexe : Liste des participants à la procédure de consultation

1. Cantons

Expéditeur	Prise de position
Conseil d'État du canton d'Argovie	oui
Conseil d'État du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	oui
Conseil d'État du canton de Bâle-Campagne	oui
Conseil d'État du canton de Bâle-Ville	oui
Conseil d'État du canton de Fribourg	oui
Conseil d'État du canton de Genève	oui
Conseil d'État du canton de Glaris	oui
Conseil d'État du canton de Lucerne	oui
Conseil d'État du canton d'Obwald	a renoncé
Conseil d'État du canton de Schaffhouse	oui
Conseil d'État du canton de Schwyz	oui
Conseil d'État du canton de Soleure	oui
Conseil d'État du canton de Thurgovie	oui
Conseil d'État du canton de Zoug	oui
Conseil d'État du canton de Zurich	oui
Conseil d'État du canton du Tessin	oui
Conseil d'État du canton de Vaud	oui
Conseil d'État du canton du Valais	oui
Conseil-exécutif du canton de Berne	oui
Gouvernement du canton des Grisons	oui
Gouvernement du canton de Saint-Gall	oui
Grand Conseil et Conseil d'État du canton de Neuchâtel	oui
Landammann du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	a renoncé
Landammann et Conseil d'État du canton de Nidwald	oui
Landammann et Conseil d'État du canton d'Uri	oui

2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

Expéditeur	Prise de position
Le Centre	oui
Les Vert-e-s suisses	oui
Les Vert'libéraux	oui
Parti socialiste PS	oui
PLR. Les Libéraux-Radicaux	oui
Union démocratique du centre UDC	oui

3. Organisations faitières nationales des communes, villes et régions de montagne

Expéditeur	Prise de position
Association des Communes Suisses (ACS)	oui
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)	oui
Union des villes suisses (UVS)	oui

4. Organisations faitières de l'économie

Expéditeur	Prise de position
Economiesuisse	oui
Union patronale suisse	a renoncé
Union suisse des arts et métiers (USAM)	oui
Union syndicale suisse (USS)	oui

5. Autres milieux intéressés

a) Organismes responsables des projets d'agglomération

Expéditeur	Prise de position
Agglomération Basel, Geschäftsstelle	oui
Agglomération de Fribourg	oui
Agglomération Obersee, Geschäftsstelle	oui
Aggloverein Grenchen	oui
Antenne Région Valais romand	oui
Chablais Région	oui
Grand Genève – Agglomération franco-valdo-genevoise	oui
objectif:ne	oui
Regio Appenzell AR – St. Gallen - Bodensee	oui
repla espace SOLOTHURN	oui
RW Oberwallis	oui
Verein Agglomération Rheintal	oui
Verein Agglomération Schaffhausen	oui

B) Conférences cantonales

Expéditeur	Prise de position
Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)	oui

c) Associations de transports et autres destinataires

Expéditeur	Prise de position
Association suisse des transports routiers (ASTAG)	oui
Association transports et environnement (ATE)	oui
Automobile Club de Suisse	oui
auto-suisse, association des importateurs suisses d'automobiles	oui
Bureau de prévention des accidents (bpa)	oui
Centre Patronal	oui
Motosuisse	oui
routesuisse – Fédération routière suisse (FRS)	oui
Touring Club Suisse (TCS)	oui
Union des transports publics (UTP)	oui

6. Participations spontanées

Expéditeur	Prise de position
Alliance Activité physique, sport et santé	oui
Chambre de commerce Bâle-Campagne	oui
Chambre de commerce des deux Bâle	oui
Einwohnergemeinde Oensingen	oui
Fédération des entreprises romandes (FER)	oui

Fédération motocycliste suisse (FMS)	oui
Fischer Reinach AG	oui
Flughafen Zürich	oui
Fondation Pusch – L'environnement en pratique	oui
Impuls Aargau Süd	oui
Interessengemeinschaft Ostumfahrung Suhr	oui
Les Verts BS	oui
Pro Velo beider Basel	oui
Santé publique Suisse	oui
Société suisse des entrepreneurs (SSE)	oui
Service d'information pour les transports publics (LITRA)	oui
Swiss Engineering	oui
Swiss International Air Lines AG	oui
TCS section beider Basel	oui
Ville de Kloten	oui
Ville de Lausanne	a renoncé

Liste des abréviations utilisées

ACS	Association des Communes Suisses
AG	Canton d'Argovie
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
ARE	Office fédéral du développement territorial
art.	Article
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association transports et environnement
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
bpa	Bureau de prévention des accidents
BS	Canton de Bâle-Ville
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux
ch.	Chiffre
CP	Centre Patronal
Cst.	Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 ; RS 101
DPTA	Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FMS	Fédération Motocycliste Suisse
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
FR	Canton de Fribourg
FRS	routesuisse- Fédération routière suisse
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GR	Canton des Grisons
JU	Canton du Jura
let.	Lettre
LFORTA	Loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération, RS 725.13
LITRA	Service d'information pour les transports publics
LU	Canton de Lucerne
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien ; RS 725.116.2
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Canton de Nidwald
OFS	Office fédéral de la statistique
OW	Canton d'Obwald
PLR	Les Libéraux-Radicaux
PS	Parti socialiste suisse
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération
PUSCH	L'environnement en pratique
RBS	Entreprise ferroviaire Regionalverkehr Bern-Solothurn

RS	Recueil systématique du droit fédéral
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
SG	Canton de Saint-Gall
SH	Canton de Schaffhouse
SO	Canton de Soleure
SSE	Société suisse des entrepreneurs
Swiss	Swiss International Air Lines AG
SZ	Canton de Schwyz
TCS	Touring Club Suisse
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
UDC	Union démocratique du centre
UR	Canton d'Uri
USAM	Union suisse des arts et métiers
USS	Union syndicale suisse
UTP	Union des transports publics
UVS	Union des villes suisses
VD	Canton de Vaud
VERAS	Verkehrsinfrastrukturentwicklung Raum Suhr
VS	Canton du Valais
ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich
ZUBA	Zubringer (route d'accès) Bachgraben - Allschwil