



Office fédéral du développement
territorial
Madame la Conseillère fédérale
Doris Leuthard
3003 Berne

Par e-mail à:
netzplanung@astra.admin.ch

Berne, le 30 avril 2018

Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES routes nationales): consultation

Position de l'Association des Communes Suisses (ACS)

Madame la Conseillère fédérale,

Par lettre en date du 17 janvier 2018, vous avez soumis l'objet cité en référence à l'Association des Communes Suisses (ACS) pour consultation. Nous tenons à vous remercier de l'occasion que vous nous avez ainsi donnée de nous exprimer au nom des quelque 1'600 communes membres de l'ACS.

Introduction

Le besoin de mobilité de la population suisse ne cesse de croître, tout comme le trafic, tous modes de transport confondus. Un réseau de transport coordonné pour toutes les formes de mobilité est utile à l'économie et à l'ensemble de la population suisse. Le réseau des chemins de fer et des routes nationales relie toutes les parties de la Suisse et déleste notamment les réseaux routiers situés dans les agglomérations et à l'intérieur des villes. Ce délestage crée des réserves pour des types de transport optimisés sur le plan spatial tels que les transports publics, le vélo ou la mobilité piétonne. L'harmonisation optimale entre les réseaux nationaux et les infrastructures de transport des agglomérations et des villes constitue donc un facteur de succès décisif. C'est d'ailleurs pour ces raisons que l'ACS s'est engagée en faveur de l'introduction du FORTA, qui assure le cofinancement et donc aussi la coordination mutuelle sans limitation dans le temps.

Nous présentons ci-après notre appréciation détaillée du projet, qui s'appuie sur le questionnaire relatif à la consultation.

Aspects généraux concernant le projet soumis pour consultation

1. Êtes-vous d'accord avec les grandes lignes du projet?

Sur le principe, oui.

Les adaptations et extensions prioritaires d'ici 2030 sont essentiellement prévues dans les zones d'agglomérations et dans les zones urbaines. Dans ces espaces à forte densité de population, il est impératif de concrétiser, dès la phase de planification, des mesures permettant d'atténuer les nuisances touchant l'environnement immédiat (par ex. protection contre le bruit, aspects urbanistiques).

Motions:

- La réduction des émissions, en particulier dans les zones à forte densité de population, doit être davantage pondérée dans la planification d'ensemble et être reprise dans le PRODES en tant qu'objectif spécifique.
- Lors de la concrétisation des divers projets, des mesures concernant les aspects d'urbanisme et la protection contre le bruit doivent être élaborées et intégrées dans la planification de la mise en œuvre.

2. Existe-t-il à votre avis des sujets qui n'ont pas été assez pris en compte?

Oui.

Les trois programmes Trafic d'agglomération, PRODES Routes et PRODES Rail piloteront le futur réseau de transports de la Suisse. Il convient de prêter une attention particulière aux interfaces entre les diverses infrastructures (par ex. raccordement des routes nationales au réseau subordonné, parkings, évolution des gares, etc.). Précisément dans les régions urbaines, il est indispensable que les planifications soient coordonnées entre tous les échelons de l'État et que des mesures (d'accompagnement) soient étroitement harmonisées afin d'éviter les effets secondaires négatifs.

En outre, l'ensemble de l'infrastructure (donc également le réseau des routes nationales) doit soutenir les objectifs d'efficacité définis pour les projets d'agglomérations.

Motions:

- Les offices fédéraux responsables devraient définir, dans un processus contraignant, la manière dont les trois programmes doivent être élaborés en harmonie les uns avec les autres. Dans ce contexte, il convient de veiller à ce que les réflexions des PRODES Routes et Rail alimentent l'élaboration des programmes d'agglomération et inversement. Par ailleurs, il est impératif que la coordination avec les cantons, les régions, les villes et les communes soit obligatoirement intégrée dans le processus.
- Dans les régions des grands centres urbains, des solutions adaptées aux localités doivent être recherchées et définies d'entente avec les communes et cantons concernés.
- Les objectifs des programmes doivent encore être mieux rapprochés grâce à l'implication des conférences cantonales. De même, les infrastructures nationales doivent, sur le plan de l'efficacité, soutenir les objectifs supérieurs que sont «le développement du bâti vers l'intérieur», «la diminution de la pollution de l'environnement et de la consommation des ressources» et «l'amélioration de la sécurité routière».

Plafond de dépenses pour les routes nationales 2020–2023 pour l'exploitation et l'entretien ainsi que pour l'aménagement au sens des adaptations

3. Les affirmations relatives à la définition du plafond de dépenses pour les routes nationales 2020-2023 sont-elles acceptables?

Oui.

Grands projets

4. Comment jugez-vous les critères de définition des grands projets?

Les critères sont acceptables.

L'ACS se félicite de la délimitation des grands projets. Premièrement, le Parlement aura ainsi la possibilité de discuter dans le détail des projets ayant de très grandes incidences sans compromettre ou bloquer l'ensemble des mesures, et deuxièmement, cette approche évitera qu'une grande partie du crédit-cadre FORTA ne soit absorbée par un seul projet, ce qui bloquerait d'autres mesures d'assainissement nécessaires.

5. Êtes-vous d'accord avec l'affectation du 2^e tube du tunnel routier du Gothard aux grands projets?

Oui.

Le projet répond aux critères définis. En outre, cette affectation et la sollicitation d'un crédit d'engagement évitent de bloquer des projets prioritaires du réseau des routes nationales et des agglomérations (voir commentaire au point 4).

Programme de développement stratégique Routes nationales

6. Êtes-vous d'accord avec la perspective à long terme exposée pour le réseau des routes nationales? Si non, que faudrait-il changer?

Non, pas totalement.

L'ACS rejette les visions d'avenir concernant un aménagement à 6 voies des routes nationales dans toutes les régions des grands centres urbains et le renforcement des redondances et des réserves de capacités afin de garantir la capacité d'entretien.

L'aménagement des réseaux doit être planifié et agencé selon les spécificités de chaque localité, et les réseaux subordonnés et les modes de transport alternatifs doivent être intégrés dans toutes les réflexions.

Comme demandé au point 2, cela nécessite une planification cohérente et globale, tenant compte des échelons cantonaux, régionaux et communaux.

7. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet, s'agissant de la portée des projets?

En tant qu'organisation nationale, l'ACS ne s'exprime pas sur des projets individuels.

8. Comment évaluez-vous l'affectation des projets d'extension par rapport aux calendriers de réalisation et aux étapes d'aménagement?

L'ACS se félicite de l'accent mis sur l'élimination des goulets d'étranglement dans les agglomérations, mais en tant qu'organisation nationale, elle ne s'exprime pas sur l'ordre de priorité des divers projets.

L'ACS soutient le principe voulant que les projets ne concurrencent pas les transports publics. Toutefois, ce principe ne doit pas aboutir à faire systématiquement reculer dans le classement des projets portant sur des régions où la part des TP est plus faible.

Motion:

- Pour évaluer les projets, il convient de réaliser une analyse régionale portant sur les atouts et les possibilités des divers modes de transport dans cet espace, afin de pouvoir parvenir à un équilibre optimal et adapté à la localité, d'entente avec les autres programmes fédéraux.

Autres remarques

9. Quelles autres remarques avez-vous à propos du projet envoyé en consultation?

Du point de vue de l'ACS, il est absolument essentiel que les projets soient systématiquement coordonnés avec les mesures portant sur les réseaux régionaux et urbains.

Motion:

- Dans la planification sommaire des divers projets, il convient de définir comment, quand et avec qui cette coordination doit avoir lieu. Cette planification doit ensuite être discutée avec les cantons, régions, villes et communes concernés, et être définie de manière contraignante.

Nous vous remercions de la possibilité que vous nous avez donnée de prendre position et nous nous féliciterions que vous acceptiez de prendre en compte nos intérêts.

Veillez croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre considération distinguée,

Association des Communes Suisses

Président



Hannes Germann
Conseiller aux États

Directeur



Reto Lindegger

Copie à: Union des villes suisses, Berne