

Office fédéral du développement territorial
ARE
Section Planifications fédérales
3003 Berne

sachplanverkehr@are.admin.ch

Paudex, le 14 décembre 2020

**Partie Programme remaniée du plan sectoriel des transports
« Mobilité et territoire 2050 »**

Réponse à la procédure de consultation et de « participation »

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au communiqué de presse du 15.09.2020 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti.

Merci de noter que nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), et par poste, pour la bonne règle.

1. Remarques fondamentales sur la portée juridique du plan sectoriel des transports

Selon les dires de l'ARE, « *Les plans sectoriels sont pour la Confédération l'instrument de planification le plus important* », tandis que « *La partie Programme du plan sectoriel des transports (...) constitue l'instrument stratégique de la coordination au niveau national entre route, rail, aéronautique et navigation. Son contenu a un caractère contraignant pour les autorités, qu'elles soient fédérales, cantonales ou communales* » (p. 1, fiche "Mobilité et territoire 2050 : Plan sectoriel des transports, partie Programme", 15.09.2020)

Le contenu de la partie Programme du plan sectoriel des transports constitue ainsi non seulement un cadre contraignant pour la concrétisation des dossiers et des messages de la Confédération dans le domaine des transports. Mais ce contenu est également contraignant pour les autorités à tous les niveaux, car les plans directeurs cantonaux, les programmes d'agglomération et les plans d'affectation communaux doivent en tenir compte et ne pas contredire ses dispositions.

Comme le projet soumis à la présente consultation se réfère à l'article 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT, RS 700) (voir p. 6, Mobilité et territoire 2050 : Plan sectoriel des transports, partie Programme, 15.09.2020), la question fondamentale de la base juridique selon laquelle ce plan sectoriel « *a un caractère contraignant pour les autorités, qu'elles soient fédérales, cantonales ou communales* » doit être posée.

En ce sens, contrairement aux plans directeurs (article 9 de la loi sur l'aménagement du territoire) « *qui ont force obligatoire pour les autorités* » et aux plans d'affectation (article 21 de la loi sur l'aménagement du territoire), « *qui ont force obligatoire pour chacun* », la LAT n'accorde pas de force obligatoire aux conceptions et aux plans sectoriels, mentionnés à son article 13, dont la formulation complète est la suivante :

¹ Pour exercer celles de ses activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire, la Confédération procède à des études de base; elle établit les conceptions et plans sectoriels nécessaires et les fait concorder.

² Elle collabore avec les cantons et leur donne connaissance en temps utile de ses conceptions et plans sectoriels ainsi que de ses projets de construction.

Seuls les articles 22 et 23 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (RS 700.01) mentionnent que les conceptions et les plans sectoriels ont force obligatoire pour les autorités.

Or, les dispositions de la présente révision partielle de la partie Programme du plan sectoriel des transports sont d'une portée considérable, non seulement pour l'octroi de concessions et d'autorisations, pour l'octroi de subventions liées à des objets, pour l'approbation des plans ou l'élaboration des programmes de construction, d'installations ou d'autres tâches de la Confédération ayant une incidence sur le développement du territoire. Les plans d'aménagement cantonaux, les programmes d'agglomération et les plans communaux d'affectation du sol doivent en effet aussi tenir compte du contenu du plan sectoriel, selon le projet soumis à la présente consultation.

L'ARE empiète donc largement sur les compétences des cantons et des communes, en se fondant notamment sur sa propre interprétation de la portée du Projet de territoire Suisse, qui fonde sa *Vision 2050 pour la mobilité et le territoire* (p. 17, Mobilité et territoire 2050 : Plan sectoriel des transports, partie programme, 15.09.2020). Ceci alors que l'avant-propos du Projet de territoire Suisse précise que ce dernier « *n'est pas un instrument contraignant supplémentaire ; il doit servir de cadre d'orientation et d'aide à la décision. Il mise sur le sens des responsabilités et sur la collaboration interdisciplinaire, par-delà les frontières administratives.* » (p.3, Projet de territoire Suisse, version remaniée)

Cet empiètement de l'ARE sur les compétences des cantons et des communes est également évident à la lecture de l'introduction de la partie Programme du plan sectoriel des transports de 2006, qui précise à juste titre que « *Les tâches des cantons et des entreprises de transports ne sont abordées que dans la mesure où elles ont une incidence sur l'accomplissement des tâches de la Confédération* ». (p.1, partie Programme du plan sectoriel des transports du 26 avril 2006)

Il est donc inacceptable que la présente révision soit fondée sur « *un caractère contraignant pour les autorités, qu'elles soient fédérales, cantonales ou communales* », sans consultation en bonne et due forme et sans débat préalable au Parlement !

2. Remarques sur les impacts « économiques » et « transports » du plan sectoriel

A l'évidence, la révision de la partie Programme du plan sectoriel des transports est fondée sur une vision partielle du concept du développement durable, en privilégiant l'environnement, au détriment notamment des impératifs économiques. Par ailleurs, la référence à des objectifs climatiques qui n'ont pas fait l'objet de décisions politiques relève de l'arrogance technocratique.

A l'évidence également, la révision de la partie Programme du plan sectoriel des transports est fondée sur une vision absolue de transfert du trafic de la route au rail, sans aucun

égard : ni pour le principe du libre choix du moyen de transport, qui découle du principe de la liberté économique fixé par l'article 27 de la Constitution fédérale et qui est garanti par l'accord sur les transports terrestres avec l'UE ; ni pour la politique des transports fondée sur le principe de la comodalité, politique plébiscitée en 2017 par le peuple et les cantons lors de l'adoption du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Par ailleurs, la révision de la partie Programme du plan sectoriel des transports ne prend pas suffisamment en compte les développements technologiques dans le domaine de la mobilité, développements qui devraient avoir un impact considérable (décarbonisation du trafic individuel motorisé, véhicules autonomes).

Enfin, il serait plus que temps d'anticiper, dans un document ayant l'an 2050 pour référence, l'impact du développement durable du télétravail sur le volume du trafic pendulaire - point fort des transports publics - suite notamment, mais pas exclusivement, à la pandémie du COVID-19.

3. Conclusions politiques

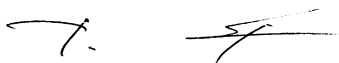
Compte tenu de ses remarques susmentionnées, le Centre Patronal rejette totalement et demande au Conseil fédéral de revoir dans son intégralité la révision de la partie Programme du plan sectoriel des transports, en tenant expressément compte, à la fois :

- de la répartition des compétences entre la Confédération, les cantons et les communes ;
- d'une politique des transports fondée sur le principe de la comodalité, politique plébiscitée en 2017 par le peuple et les cantons lors de l'adoption du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Nous soulignons par ailleurs qu'il faut mettre l'accent sur la complémentarité des modes de transport afin de répondre aux besoins de mobilité de la population et de l'économie, ligne politique que nous promouvons depuis des années, aussi bien au niveau fédéral qu'au niveau de la Métropole lémanique Vaud-Genève.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon