

Office fédéral du développement territorial
ARE
Direction
3003 Berne

info@are.admin.ch

Paudex, le 18 juin 2019

Révision totale de l'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 (OPTA)

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 25 mars 2019 de la Cheffe 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.

Comme demandé, 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, aux adresses indiquées ci-dessus.

1. Objet de la consultation

Nous relevons que le projet soumis à la présente consultation présente les exigences requises pour les projets d'agglomérations, les grandes lignes de la procédure d'examen, les critères d'examen ainsi que les droits et obligations de participation des organismes responsables. Ce projet constitue donc une base juridique adaptée aux niveaux de compétence en vue de l'élaboration, de l'examen et de la mise en œuvre des projets d'agglomérations tels que le Projet d'agglomération Lausanne Morges (PALM).

2. Ligne directrice suite à l'adoption des deux fonds d'infrastructure FIF et FORTA

Nous nous référons à notre prise de position du 30 avril 2018 sur l'*Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement à partir de 2019 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération*. En ce sens, nous nous félicitons de l'adoption, par le peuple et les cantons, du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), en 2014, et du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), en 2017, ensuite de deux campagnes de votation que nous avons soutenues totalement, afin de répondre aux besoins de mobilité de notre pays, dans une optique de « comodalité ».

Suite à la mise en vigueur de FIF et de FORTA, nous constatons que la croissance démographique de la Suisse - cause principale de l'augmentation de la mobilité - fait souvent l'objet de fausses appréciations quant à son impact sur les différents cantons.

La récente publication par l'Office fédéral de la statistique (OFS) de l'évolution de la population suisse en 2018 démontre certes que l'immigration et la croissance démographique ralentissent, mais que le scénario d'une Suisse à 10 millions d'habitants en 2040 – contre 8,5 millions aujourd'hui – est de plus en plus crédible. Il faut donc compter avec 1,5 million d'habitants en plus d'ici vingt-cinq ans, ce qui implique notamment une adaptation de nos infrastructures routières et ferroviaires.

Or, il apparaît que la croissance démographique des presque soixante dernières années s'est concentrée, d'une part, sur les cantons de l'arc lémanique (Valais, Genève, Vaud) et Fribourg et, d'autre part, sur le « deuxième cercle » de l'espace métropolitain zurichois, à savoir les cantons d'Argovie, Zoug, Schwyz et Nidwald. A l'inverse, Bâle-Ville – souvent citée en exemple – a perdu pas moins de 14% de sa population depuis 1960 et compte aujourd'hui moins d'habitants avec Bâle-Campagne que le seul canton de Genève ! Par ailleurs, la population de Glaris est demeurée quasiment stable ces 57 dernières années, tandis que les deux Appenzell et les cantons d'Uri, Jura, Neuchâtel, Schaffhouse et Berne ont enregistré une croissance démographique au moins de moitié inférieure à la moyenne suisse durant cette période.

L'analyse de la période 2000-2018 confirme ces taux de croissance démographique très divers, à la notable exception du canton de Zurich, qui connaît désormais une augmentation de sa population comparable à celle de l'arc lémanique.

En d'autres termes, la croissance démographique en Suisse sur la longue durée se concentre sur l'espace métropolitain zurichois et sur l'arc lémanique. Il s'agit dès lors pour les autorités fédérales de tenir mieux compte de cette réalité et de débloquer en bonne logique davantage de crédits pour les infrastructures (auto)routières et ferroviaires des deux métropoles zurichoise et lémanique.

Compte tenu de ces constats, notre ligne directrice relative à la mise en œuvre des étapes d'aménagement des Programmes de développement stratégique (PRODES) route et rail, financés par ces deux fonds, ainsi que des programmes en faveur du trafic d'agglomération est la suivante :

- En bonne logique économique, nous demandons que les investissements ferroviaires et (auto)routiers soient mis en œuvre en priorité dans les métropoles zurichoise et lémanique - premiers pôles démographiques et économiques suisses - ainsi que, d'une manière plus générale, sur l'axe Est-Ouest de notre pays.
- Ensuite de cette première exigence et en collaboration avec le Comité rail-route Vaud-Genève (CRRVDGE), qui regroupe notamment les organisations économiques faitières interprofessionnelles vaudoises et genevoises, nous demandons que les besoins de transport ferroviaire et (auto)routier de la Métropole lémanique soient expressément pris en compte dans le cadre des étapes d'aménagement successives de PRODESRail, de PRODESRoute et des programmes d'agglomérations successifs, désormais financés par les fonds FORTA.
- En bonne logique de répartition des tâches entre les deux fonds d'infrastructures différents que sont FIF et FORTA, nous nous félicitons que l'ensemble des coûts d'infrastructure des RER (S-Bahn) soient désormais imputés au FIF.

- Conformément à une logique de « comodalité », nous demandons que, dans le cadre des programmes en faveur du trafic d'agglomération, les investissements liés au transport individuel motorisé (TIM) n'aboutissent pas uniquement ou presque à des réductions de capacité des infrastructures routières urbaines (requalifications), mais au contraire à des augmentations ciblées de capacité de certaines de ces infrastructures.

3. Remarques sur le projet soumis à consultation

A notre sens, deux articles (alinéas) du projet revêtent une importance particulière :

a) Article 1, alinéa 2 / Indications relatives à chaque mesure d'infrastructure de transport

Nous soutenons la formulation proposée des lettres a, b, c, d et e.

Nous soutenons plus particulièrement la formulation de la lettre e, pour les motifs mentionnés dans le rapport explicatif de la présente consultation (page 4), à savoir :

- Pour chaque mesure d'infrastructure de transport, le projet d'agglomération doit indiquer si la mesure est prête à être réalisée et financée, dans le but d'en évaluer la faisabilité.
- Une mesure est prête à être réalisée si la procédure de planification, de projet et d'autorisation peut être terminée dans une période d'environ quatre ans après l'adoption de l'arrêté fédéral relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération.
- Une mesure est prête à être cofinancée si le financement résiduel des investissements pour les projets prévus est dûment garanti et que les charges inhérentes à l'exploitation et à l'entretien sont supportables.

b) Article 8, alinéa 2 / Indicateurs de monitoring et de controlling

Nous soutenons la formulation des cinq indicateurs « Monitoring et Controlling des projets d'agglomérations » (MOCA) correspondant aux lettres a, b, c, d et e.

Cela posé, **nous demandons d'ajouter deux indicateurs à cette liste**, sous la forme de deux nouvelles lettres f et g de l'alinéa susmentionné, à savoir :

- f (nouveau) : mesures détaillées au niveau de la coordination de la mise en œuvre entre chaque programme d'agglomération et le programme de développement stratégique des routes nationales (PRODESroute) :
- g (nouveau) : mesures détaillées visant à assurer la fluidité du trafic routier entre le réseau des routes nationales et/ou principales, d'une part, et le réseau routier de chaque agglomération, d'autre part.

4. Conclusions politiques

Compte tenu :

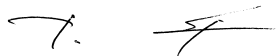
- a) de notre ligne directrice suite à l'adoption des fonds FIF et FORTA;
- b) de nos remarques sur le projet soumis à consultation;

nous demandons que le projet de révision totale de l'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 (OPTA) soit modifié, sur la base des cinq demandes d'adaptation suivantes :

- a) Attribution d'une plus grande importance qu'actuellement au facteur démographique dans le cadre de l'examen par l'ARE des projets d'agglomération, sur la base d'une meilleure prise en compte de la croissance relative de la population des différentes agglomérations (analyses OFS des taux de la croissance démographique récente et de la croissance démographique projetée).
- b) Augmentation des investissements liés au transport individuel motorisé (TIM).
- c) Attribution systématique d'investissements liés au TIM à des augmentations ciblées de la capacité de certaines infrastructures routières urbaines existantes, ou à la création de routes de contournement ou pénétrantes.
- d) Mesures détaillées au niveau de la coordination de la mise en œuvre entre chaque programme d'agglomération et le programme de développement stratégique des routes nationales (PRODESroute).
- e) Mesures détaillées visant à assurer la fluidité du trafic routier entre le réseau des routes nationales et/ou principales, d'une part, et le réseau routier de chaque agglomération, d'autre part.

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