BPUK DTAP DCPA

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC
Office fédéral du développement territorial ARE
3003 Berne
info@are.admin.ch

Berne, le 26 septembre 2022

**Consultation relative à 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 (PTA): prise de position de la DTAP**

Madame la Conseillère fédérale,

le 10 juin 2022 le Conseil fédéral a ouvert la consultation mentionnée en objet. Vous trouverez ci-après la prise de position de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), adoptée par les cantons lors de l'assemblée générale du 22 septembre 2022.

***Généralités relatives au projet mis en consultation***

*1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser)?*

Oui, nous sommes d'accord avec les grandes lignes du projet et saluons notamment le fait que le Conseil fédéral opte pour la participation maximale de la Confédération en ce qui concerne le financement des mesures de la 4ème génération du PTA. Par conséquent nous soutenons les crédits d'engagement proposés pour un montant total de 1,3 milliard de francs. Les cantons et les communes sont tributaires de ces contributions pour mettre en œuvre rapidement les mesures avec le meilleur rapport coût-utilité.

*2. Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération? Si oui, lesquels?*

Voir nos réponses aux questions 3 et 4.

***Quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération***

*3. Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif)?*

*Coordination projets d'agglomération et planifications PRODES à l'échelle nationale*
Les projets d'agglomération doivent être davantage intégrés dans les planifications fédérales PRODES de l'OFROU et de l'OFT. Il n'est en effet pas logique que les premiers doivent tenir compte des planifications nationales comme conditions-cadre, sans qu'une intégration suffisante suive. La poursuite

d'un développement coordonné et durable de l'urbanisation et du système global de transport ne peut avoir lieu que selon le principe 'vice-versa'.

| | |
|---|---|
| **Proposition 1** | **Il importe d'intensifier et d'améliorer encore la coordination entre les projets d'agglomération et les planifications PRODES à l'échelle nationale.** |

4. *Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif)? Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires?*

Nous sommes en principe d'accord avec la procédure et les résultats de l'examen. Cependant nous avons d'importantes remarques et propositions à faire:

*Coordination temporelle entre l'examen d'un point de vue technique et le processus de décision politique*
Les résultats de l'examen d'un point de vue technique ont été mis à la disposition des organismes responsables après le lancement de la consultation en cours, à différents moments en fonction des dates auxquelles les entretiens techniques avaient eu lieu. Ce mode de procéder est en contradiction avec la demande formulée depuis de nombreuses années par les cantons, selon laquelle l'examen technique devrait être finalisé en impliquant les organismes responsables – avant que le projet d'Arrêté fédéral ne soit mis en consultation. Avec ce déroulement aujourd'hui insatisfaisant, les organismes responsables n'ont pas tous la même possibilité d'intégrer à la procédure de consultation des résultats et des faits tirés de l'examen.

| | |
|---|---|
| **Proposition 2** | **Il y a lieu de prévoir des délais équitables, réalistes et coordonnés avec les processus politiques des organismes responsables pour répondre aux questions techniques et préparer des entretiens et examens techniques. Il importe de discuter avec les organismes responsables de l'examen technique avant de lancer la consultation.** |

*Rapport coût-utilité des infrastructures routières*
Afin de pouvoir mieux intégrer les infrastructures routières dans le paysage, économiser des ressources et éviter des émissions, des mesures spécifiques concernant l'aspect du paysage, l'environnement, le bruit, la compensation de SDA, les tunnels, etc. sont planifiées. Ces mesures génèrent une utilité supplémentaire substantielle, mais entraînent également des surcoûts. Ces derniers ne sont pas suffisamment pris en compte dans la méthodologie d'évaluation de l'ARE. Par voie de conséquence il est pratiquement impossible pour des projets de construction de routes d'atteindre un bon rapport coût-utilité, alors que l'utilité globale de telles infrastructures routières "améliorées" est grande.

| | |
|---|---|
| **Proposition 3** | **Il convient d'adapter la méthodologie d'évaluation des infrastructures routières de façon à ce que les projets de construction de routes présentant une utilité accrue aient eux aussi une réelle chance d'atteindre un bon rapport coût-utilité.** |

*Agglomérations transfrontalières*
Les agglomérations transfrontalières se voient confrontées à une surcharge de travail générée par l'harmonisation entre les autorités concernées, ainsi qu'entre les différents projets de lois et instruments de planification. Certes, la Confédération en tient compte durant le processus d'examen, mais ne l'apprécie pas, selon nous, à sa juste valeur au moment de l'évaluation finale des projets. Les agglomérations transfrontalières sont donc dans l'impossibilité d'atteindre un rapport coût-utilité élevé, dans la mesure où une grande partie du périmètre de l'OFS se situe à l'étranger. Or, même lorsqu'un tel est le cas, l'utilité globale pour le périmètre suisse reste grande.

| | |
|---|---|
| **Proposition 4** | **Il convient de prendre davantage en compte la situation particulière des agglomérations transfrontalières lors de l'évaluation finale.** |

*Evaluation des grands projets*
Conformément aux dispositions en vigueur pour le Programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA), l'évaluation des mesures se fait selon cinq critères: possibilité d'un co-financement, cohérence de la mesure, état de planification, rapport coût-utilité, ainsi que le caractère «prêt à être réalisé et financé». Le rapport coût-utilité de mesures onéreuses (projets de trams, p. ex.) n'est pas considéré de manière isolée, mais défini également par le biais de comparaisons transversales. Les critères présidant à ces comparaisons transversales sont indiqués dans les commentaires relatifs à la procédure d'examen. De notre point de vue une dimension essentielle fait cependant défaut. Les grands projets sont souvent des projets combinés (p. ex. tram et aménagement de l'espace routier, tram et vélo, tram et mesures de protection de l'environnement). Lorsqu'un grand projet est "déclassé" par la Confédération, en général les autres co-projets ne peuvent être réalisés, alors même qu'ils faisaient sens indépendamment du projet global – ce qui peut alors entraîner des désavantages considérables.

| | |
|---|---|
| **Proposition 5** | **S'agissant des grands projets il convient de prendre également en considération, en plus de l'évaluation du coût et de l'utilité, les répercussions et conséquences potentiellement négatives d'un déclassement sur des co-projets en dépendant.** |

*Evaluation de l'utilité globale des projets d'agglomération*
Nous constatons avec étonnement qu'aucun projet d'agglomération déposé n'a obtenu une très bonne note (10 points ou plus) en termes d'efficacité (cf. chap. 2.3.2.3, graph. 4). Cette évaluation très sévère est en contradiction avec les ressources, financières et en personnel, mobilisées par les organismes responsables pour l'établissement des projets d'agglomération. L'augmentation de la charge administrative a pour résultat que les organismes responsables de taille modeste notamment renoncent parfois à déposer un projet. Il faut impérativement mettre un terme à cette évolution. Nous notons par ailleurs qu'il est trop peu tenu compte des spécificités/possibilités cantonales lors de l'évaluation des projets d'agglomération. Ce constat vaut notamment pour les prescriptions dans les plans directeurs et les programmes cantonaux de sécurité routière ou encore les prescriptions environnementales cantonales.

En outre l'évaluation est parfois insuffisamment détaillée et ne peut donc pas être comprise dans tous les cas. Cela est valable également pour le "principe du malus" (5 % de moins pour la contribution fédérale) en cas de mise en œuvre insuffisante des mesures de la 2ème génération des projets d'agglomération (en ce qui concerne les mesures d'urbanisation notamment). Les cantons relèvent par ailleurs une certaine Incohérence entre l'évaluation qualitative positive des projets d'agglomération de la 4ème génération (rapports d'examen chap. 2) et l'évaluation quantitative de l'utilité globale (rapports d'examen chap. 5.1).

| | |
|---|---|
| **Proposition 6** | **Lors de l'évaluation de la 4ème génération il y a lieu de justifier, dans les rapports d'examen des projets d'agglomération concernés, l'application du "principe du malus" (5 % de moins pour la contribution fédérale en cas de mise en œuvre insuffisante). Le résultat et la justification de l'évaluation devraient également figurer sous une forme abrégée dans le rapport explicatif relatif au crédit d'engagement.**<br><br>**En vue de la 5ème génération, il y a lieu de ré-examiner l'évaluation de l'utilité globale des projets d'agglomération à la lumière des points critiques ci-dessous:**<br>• **Il importe de viser une charge administrative et un standard d'évaluation n'empêchant pas les cantons et les communes de déposer un projet d'agglomération.**<br>• **Les conditions-cadre cantonales contraignantes (plans directeurs, programmes de sécurité routière, prescriptions environnementales, etc.), doivent être davantage prises en considération lors de l'évaluation des projets d'agglomération.**<br>• **A l'instar de la 3ème génération, il importe de compléter les prochains rapports d'examen avec un chapitre «Evaluation de l'efficacité du programme», faisant état, pour chaque point d'efficacité, de manière compréhensible des forces et faiblesses constatées dans le cadre de l'évaluation. Ces informations sont incontournables pour les organismes responsables, car elles leur permettent de poursuivre le développement de leurs projets d'agglomération de manière ciblée.** |

5. *Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'Arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif)?*

Non.

6. *Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif)?*

Non.

7. *Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif)?*

Non.

8. *Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent?*

Non, la DTAP ne s'exprime pas à propos des différents projets d'agglomération ou de leurs mesures. Nous renvoyons à cet égard aux prises de position des organismes responsables correspondants.

***Autres remarques***

9. *Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation?*

Selon la figure 4 des Dispositions pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) le délai pour le lancement des travaux relatifs aux mesures "A" des projets d'agglomération de la 4ème génération serait début 2029. Or, au chap. 1.3.2. du rapport explicatif il est question de "… mesures dont la réalisation peut démarrer entre 2024 et 2027". Cette contradiction devrait être corrigée.

Nous vous remercions pour la possibilité qui nous a été offerte de prendre position et pour la prise en considération de nos préoccupations. Nous restons volontiers à votre disposition pour répondre à vos questions éventuelles.

Meilleures salutations

Conférence suisse des directeurs des travaux publics,
de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP

Le président

Stephan Attiger

La secrétaire générale

Mirjam Bütler

Copie:
- membres de la DTAP