



16 août 2017

Révision partielle de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, de l'ordonnance sur les routes nationales, de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier et de l'ordonnance concernant les routes de grand transit

Rapport sur les résultats de la procédure de consultation
(22 mars 2017 – 30 juin 2017)

Table des matières

1. Contexte	3
2. Avis reçus.....	3
3. Résultats de la procédure de consultation.....	3
3.1. Résumé	3
3.2. Remarques d'ordre général.....	4
3.3. Avis relatifs aux différentes dispositions des projets	5
3.3.1. Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds	5
3.3.2. Ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales	5
3.3.3. Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier	9
3.3.4. Ordonnance du 18 décembre 1991 concernant les routes de grand transit	37
3.4. Autres remarques et suggestions concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération	38
4. Annexe: Liste des avis reçus	40
Abréviations.....	42

1. Contexte

Par décision du 22 mars 2017, le Conseil fédéral a approuvé le projet de consultation relatif à la révision partielle de l'ordonnance du 6 mars 2000 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL; RS 641.811), de l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN; RS 725.111), de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUMin; RS 725.116.21) et de l'ordonnance du 18 décembre 1991 concernant les routes de grand transit (RS 742.272). Il a en outre autorisé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) à ouvrir la procédure de consultation.

Les milieux intéressés avaient jusqu'au 30 juin 2017 pour faire connaître leur avis sur le projet mis en consultation. Le présent rapport intègre tous les avis reçus par l'Office fédéral des routes (OFROU) et par l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

Le nombre d'invitations à participer à la procédure de consultation était de 96 et celui des avis recueillis s'élève à 68. Se sont exprimés 26 cantons, 2 conférences cantonales, 4 partis politiques, 3 associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, 2 associations faïtières de l'économie qui œuvrent également au niveau national et 31 autres organisations.

2. Avis reçus

Participants	Nombre de destinataires	Nombre d'avis
Cantons	26	26
Conférences des cantons	5	2
Partis politiques	13	4
Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	3	3
Associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	8	2
Autres entités intéressées	41	31
Total	96	68

Une liste détaillée des avis reçus est présentée dans l'annexe du présent rapport.

3. Résultats de la procédure de consultation

3.1. Résumé

Aucun des participants à la consultation n'a contesté l'orientation générale du projet. Les cantons et les organisations ci-après souscrivent expressément à tout ou partie des modifications d'ordonnances proposées par le Conseil fédéral.

Appenzell Rhodes-Extérieures (AR), Bâle-Ville (BS), Grisons (GR), Jura (JU), Lucerne (LU), Neuchâtel (NE), Nidwald (NW), Schwytz (SZ), Zoug (ZG), Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)¹, Union suisse des arts et métiers (usam), Groupement Suisse pour les régions de montagne (SAB), PLR.Les Radicaux-Libéraux (PLR), Union Démocratique du Centre (UDC), Association transports et environnement (ATE), Association suisse des transports routiers (ASTAG), Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), Association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse), Centre Patronal (CP), Communauté d'intérêts Commerce de détail Suisse (CI CDS), Touring Club Suisse (TCS), Association du commerce

¹ L'avis de la DTAP est expressément partagé, en tout ou en partie, par AG, AR, BS, GR, LU, OW et SH.

automobile indépendant suisse (VFAS), Fédération Motocycliste Suisse (FMS), Agglo St. Gallen-Bodensee, Regio Wil, Réseau urbain neuchâtelois (RUN) et Agglomération Rheintal.

Le **Bureau de prévention des accidents (bpa)** n'a pas remis d'avis, mais se félicite de manière générale de chacun des aspects du projet susceptible d'améliorer la sécurité routière.

Le canton de **Glaris (GL)** renvoie sans autres commentaires à l'intégralité de l'avis de la CGCA.

Le canton d'**Obwald (OW)** n'a pas non plus remis d'avis propre, mais renvoie à celui de la DTAP, qu'il partage en tous points.

Le **RUN** n'a donné d'avis explicite que sur les modifications de l'OUMin; pour le reste, il renvoie à l'avis de **NE**, qu'il soutient sans réserve.

Le canton d'**Appenzell Rhodes-Intérieures (AI)** n'a pris position que sur la révision de l'OUMin.

Des remarques et des propositions de modifications ont été faites en particulier en relation avec les dispositions sur le trafic d'agglomération (art. 19 à 24a OUMin), avec le nouvel art. 7 ORN pour ce qui est des installations de distribution d'autres sources de propulsion et avec les différentes annexes de l'ORN, de l'OUMin et de l'ordonnance concernant les routes de grand transit.

3.2. Remarques d'ordre général

De manière générale, les participants à la consultation se félicitent de la nette acceptation du projet FORTA par le peuple et par les cantons, ainsi que de la sécurité du financement des routes nationales et des projets d'agglomération qui en est résultée.

Le canton de **Bâle-Campagne (BL)** déplore que la chronologie de l'entrée en vigueur des différentes ordonnances révisées (en particulier de l'OUMin) ne ressorte pas clairement du projet. Il propose que si des divergences à ce sujet sont constatées dans les avis des cantons, la Confédération se charge d'en assurer l'élimination.

LU souligne que les modifications des ordonnances ne doivent pas peser sur les finances cantonales.

Le canton de **Saint-Gall (SG)** demande que les tronçons de routes cantonales transférés à la Confédération, la gestion des projets d'aménagement et les principes régissant la planification du développement de l'infrastructure des routes nationales soient clarifiés pour le 1^{er} janvier 2020 au plus tard.

L'**UPSA, auto-suisse** et la **FMS** se félicitent que la décision relative au FORTA soit si rapidement mise en œuvre au niveau des ordonnances, soit le 1^{er} janvier 2018.

L'**UDC**, la **FMS** et l'**ASTAG** souhaitent que l'on se concentre d'abord sur les mesures urgentes, à savoir l'augmentation des capacités et l'élimination des goulets d'étranglement (lutte contre les embouteillages), et non sur la protection contre le bruit, les recouvrements, les chicanes ou la mobilité douce. Pour la **FMS**, il est important que l'infrastructure routière soit adaptée à la circulation des motocycles. Elle souligne en particulier qu'il reste encore beaucoup à faire en matière de sécurité (par ex. protection sous les glissières de sécurité dans les virages). L'**ASTAG** demande la mise en œuvre immédiate du projet FORTA et, conjointement avec l'**UDC**, une adaptation de l'ORN qui inscrive dans la législation la création d'installations de nettoyage de la neige et de la glace qui s'accumulent sur les véhicules utilitaires, installations dont la nécessité se fait sentir depuis longtemps déjà.

Le **Parti socialiste suisse (PSS)** insiste sur le fait que les contributions aux projets d'agglomération prévues par la loi (art. 17f LUMin) soient octroyées intégralement et conformément aux besoins. Ces projets doivent avoir la priorité absolue dans la future politique des transports, de même que l'entretien du réseau routier doit impérativement être prioritaire par rapport à son aménagement. Il est cependant aussi nécessaire d'investir dans les nouvelles technologies servant la régulation du trafic et la gestion du réseau. L'exploitation systématique des possibilités qu'offre la numérisation dans ces domaines doit passer avant l'aménagement du réseau et contribuer à faire globalement diminuer le trafic et ses nuisances.

L'**Union des villes suisses (UVS)** interprète le très net OUI au FORTA comme un mandat donné aux responsables à tous les niveaux. Ainsi, la Confédération a l'obligation de transformer et d'aménager le

réseau des routes nationales au sein et autour des villes et des agglomérations, de manière à renforcer l'attrait de ces dernières ainsi que la qualité de vie de leurs habitants. Elle se doit à cet effet de collaborer très étroitement avec les communes et les cantons concernés. De leur côté, les cantons, les villes et les communes doivent aussi concevoir et mettre en œuvre des mesures propres à améliorer efficacement le trafic d'agglomération. La Confédération est en l'occurrence priée d'accélérer l'examen et la réalisation des projets d'agglomération moyennant l'application de procédures simples.

Le **Parti vert'libéral suisse (pvl)** souligne que la mobilité électrique est un important instrument de développement d'une mobilité durable. Les véhicules électriques sont économiques, peuvent rouler à l'énergie renouvelable et contribuent à réduire les émissions de gaz d'échappement. Le pvl réclame donc depuis longtemps déjà l'adoption d'un programme national en faveur de la mobilité électrique, incluant la mise en place d'un réseau de stations de recharge sur l'ensemble du territoire suisse.

3.3. Avis relatifs aux différentes dispositions des projets

3.3.1. Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Art. 38, al. 4

Le canton de **Thurgovie (TG)** et l'**Union syndicale suisse (USS)** approuvent sans réserve la modification proposée.

Déclarent en outre explicitement n'avoir aucune remarque ni objection (complémentaires) à faire concernant cette modification les cantons d'**Argovie (AG), AR, Berne (BE), Genève (GE), GR, NW, SG, Soleure (SO), Tessin (TI), Vaud (VD)** et **Valais (VS)**, ainsi que l'**Union des transports publics (UTP)** et l'**ATE**.

En sus de l'adaptation d'ordonnance proposée par le Conseil fédéral, **AG** prie la Confédération et l'**OFROU** d'examiner une tarification différenciée de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) fondée sur une saisie par GPS. Un tel système apporterait une contribution essentielle au désencombrement des routes cantonales, en particulier des traversées de localités.

3.3.2. Ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales

TG et l'**USS** approuvent explicitement toutes les modifications proposées de l'ORN.

GE déclare expressément ne pas avoir de remarques à faire sur ces modifications.

GR renvoie à l'avis de la **DTAP** et n'a pas d'autres remarques.

SG relève que l'on observe du trafic mixte en particulier sur les jonctions situées dans les zones urbaines. Les compétences de planification, d'étude de projet et de construction de ces tronçons de routes devraient donc appartenir à la Confédération, qui devrait également en supporter les coûts. C'est pourquoi le canton demande que l'art. 2 ORN soit complété en conséquence.

Art. 2, let. i

La modification de l'art. 2, let. i, ORN proposée par le Conseil fédéral n'a soulevé aucune objection. **VS** la juge expressément pertinente et utile.

Art. 3a

Afin de renforcer la coordination intermodale entre la route et le rail, **SG**, l'**Agglo St. Gallen-Bodensee**, l'**Agglomération Rheintal**, la **Regio Wil** et l'**Agglomération Werdenberg-Liechtenstein** proposent de compléter l'énumération par des indications sur la coordination avec le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire par corridors.

AR et **TG** proposent d'inclure des indications sur l'équilibre entre régions, par analogie avec l'art. 4, al. 2, let. e, de la loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr), qui dispose de la prise en considération appropriée des différentes parties du pays.

De l'avis d'**AG**, l'énumération doit être complétée par des indications sur le niveau de priorité des mesures et des projets en fonction de leur importance pour l'économie nationale. Le canton souligne en l'occurrence le grand intérêt que présenterait le fait de prioriser l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales en tenant compte également de leur impact sur l'économie (en utilisant par ex. le nombre d'heures d'embouteillages comme indicateur).

NW et **VS** indiquent expressément n'avoir aucune objection à cet article.

Pour l'**ATE** également, la liste proposée par le Conseil fédéral est incomplète. L'association regrette que le potentiel et les opportunités offerts par la numérisation ne soient pas suffisamment pris en considération dans la planification, citant à titre d'exemples l'arrivée de la voiture autonome, la tarification de la mobilité (*mobility pricing*) et l'amélioration de la sécurité routière. Elle demande par conséquent de compléter l'énumération des éléments à inclure dans le rapport par une étude des effets de la numérisation sur la mobilité et sur les besoins en matière de mobilité individuelle motorisée, notamment en relation avec le dimensionnement de certains projets d'élimination des goulets d'étranglement.

Art. 7

TG, Fribourg (FR), SO, TI et **VS**, de même que la **DTAP**, le **CP**, le **pvl**, l'**UVS**, l'**UDC**, l' Association des communes suisses (**ACS**), le **PSS**, le **TCS**, l'**ATE** et **Swiss eMobility**, approuvent expressément la compétence accordée à l'OFROU d'autoriser l'installation de stations de recharge rapide sur les aires de repos.

NW déclare n'avoir aucune objection aux modifications de cet article.

Pour que les acteurs privés puissent exploiter leurs installations de distribution d'autres sources de propulsion (en particulier gaz et électricité) de manière rentable, l'**UPSA**, **auto-suisse**, l'**usam** et la **VFAS** demandent que les conduites nécessaires soient construites dans le cadre de la politique du Conseil fédéral de promotion de l'infrastructure de recharge. **BS, BL, Swiss eMobility**, le **pvl**, le **TCS** et **Gotthard Fast Charge AG (GoFastCharge)** demandent aussi que ce soit la Confédération qui mette à disposition les raccordements au réseau électrique de base dont dépend l'infrastructure de recharge rapide.

Le **PLR** et le **TCS** souhaitent que soient rapidement clarifiées en particulier les compétences en matière de financement de la mise en place de l'infrastructure de base (par ex. desserte en électricité). Si les investissements initiaux à la charge des acteurs privés sont trop élevés, il ne sera pas possible d'assurer une diffusion rapide des technologies de propulsion de substitution.

Al. 1

Étant donné que, selon toutes probabilités, la mobilité électrique va au-devant d'une très forte augmentation de la demande, la **DTAP** demande à la Confédération de renoncer à la formulation potestative et d'ordonner que les aires de repos soient équipées de stations de recharge rapide dans un délai raisonnable qui reste à fixer, pour autant que les raccordements nécessaires soient disponibles.

En raison des coûts d'investissement relativement élevés, **Swiss eMobility**, le **pvl** et **GoFastCharge** proposent que les autorisations soient délivrées pour une durée maximale de 30 ans, et non de 20 ans comme prévu par le Conseil fédéral.

L'**ATE** fait remarquer qu'en relation avec l'octroi des autorisations, il serait pertinent de prévoir des dispositions concernant les bornes de recharge pour les poids lourds électriques, dont l'arrivée sur le marché n'est plus qu'une question de temps.

Al. 2

Faute de valeurs empiriques concernant le prix du marché, le **PLR** juge peu claire la manière dont la rémunération pour l'exploitation des stations de recharge doit être conçue. L'**ATE** demande aussi que cette rémunération soit clarifiée.

Al. 3

BE juge problématique qu'avec les autorisations relatives aux installations destinées au ravitaillement ou à la restauration, la distinction fonctionnelle entre aires de repos et aires de ravitaillement s'estompe, et que les premières viennent ainsi concurrencer les secondes. **BE** demande donc avec insistance que s'il abrite une aire de ravitaillement proche, le canton voisin dispose d'un droit de regard. Le droit d'être entendu ne suffit pas. De même, la **DTAP**, **BS** et **BL** sont favorables au fait que les aires de repos accueillent des installations non mobiles destinées au ravitaillement ou à la restauration, mais demandent aussi que le canton voisin abritant une aire de ravitaillement proche dispose d'un droit de regard ou que son autorisation soit nécessaire.

Al. 4

L'**ATE** se félicite de l'interdiction de vendre ou de servir de l'alcool sur les aires de repos. Renvoyant à la motion 17.3267 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N), l'**UPSA**, **auto-suisse**, l'**usam** et la **VFAS** demandent au contraire que cette interdiction relative à l'alcool soit supprimée du projet d'ordonnance, au motif que l'interdiction de consommer de l'alcool pour les conducteurs est déjà réglée de manière suffisamment claire et qu'il serait opportun de permettre aux passagers des véhicules d'apprécier des boissons alcoolisées. **VS** souhaite que les derniers débats et décisions du Parlement concernant l'abolition de l'interdiction de l'alcool soient pris en considération.

Al. 5

Selon l'**UPSA**, **auto-suisse**, l'**usam** et la **VFAS**, l'obligation d'enlever chaque soir les installations destinées au ravitaillement ou à la restauration sur les aires de repos doit être purement et simplement abandonnée, du fait notamment qu'elle occasionnera des coûts supplémentaires inutiles. **VD** s'oppose également à cette obligation.

L'**ATE** est au contraire favorable à ce que les installations destinées au ravitaillement ou à la restauration soient mobiles.

Al. 6

L'**ATE** demande que les stations de recharge rapide soient signalées sur les panneaux indicateurs des aires de repos.

GoFastCharge considère qu'il est essentiel de signaler les stations de recharge rapide, mais estime que la proposition du Conseil fédéral permettra de les signaler, dans la mesure où l'interdiction se limitera aux installations de restauration.

Al. 7

De l'avis de la **DTAP**, de **BS** et du **pvl**, les stations de recharge rapide doivent reposer sur une norme technique ouverte, et non sur un système propriétaire. La **DTAP** et **BS** proposent donc que les dispositions de l'ordonnance soient adaptées en conséquence. Le **pvl** demande en outre qu'aucun utilisateur ne soit favorisé (type de véhicule ou de connecteur, relation contractuelle avec l'exploitant de l'infrastructure de recharge, le fournisseur d'énergie ou autre) et qu'il soit possible à tout un chacun de recharger son véhicule sans relation contractuelle préexistante et sans moyens d'authentification préalable (par ex. carte RFID, clé applicative). Le **TCS** est également d'avis qu'il faut veiller à un accès non discriminatoire aux stations de recharge, préconisant en outre que ces installations, dûment sécurisées, soient à la disposition des usagers des aires de repos 24 heures sur 24.

Art. 13

BL fait remarquer qu'avec le nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (nouvel arrêté sur le réseau, NAR), les traversées de localités – bordées de constructions – seront pour la première fois considérées comme des routes nationales. Or, les distances entre les alignements prescrites à l'art. 13, al. 1, ORN sont inappropriées pour ces tronçons. Il convient donc de prévoir expressément des distances moins importantes.

ZH souligne que les projets de construction situés dans la zone d'alignement le long des tronçons traversant des localités soulèveront des questions que le droit actuel des routes nationales ne règle

pas. Le canton relève en outre que la consultation de l'OFROU prescrite à l'art. 24 de la loi fédérale sur les routes nationales (LRN) ne résout pas le problème. Il propose par conséquent de compléter l'ORN par une disposition prévoyant que le droit cantonal en matière d'autorisations de construire s'applique aux tronçons NAR.

Al. 4

BL, VS et **ZH** approuvent expressément la disposition proposée par le Conseil fédéral.

SG juge au contraire la proposition du Conseil fédéral comme inadéquate et propose la suppression pure et simple de cet alinéa. Par la même occasion, le canton demande que soit clarifiée la suite de la procédure de révision des alignements.

NW indique expressément ne pas avoir d'objections à la proposition du Conseil fédéral.

Annexe 1

BE propose d'adapter l'annexe 1, au motif que les modifications proposées ne tiennent pas entièrement compte de l'avancement des projets sur le territoire cantonal. De plus, l'étude d'opportunité sur le Brünig, en relation avec le tronçon Unterbach–Lungern Sud et l'achèvement du réseau, n'est pas prise en considération.

NW et **VS** précisent qu'ils n'ont rien à objecter à l'annexe révisée.

Annexe 3

L'**Agglo St. Gallen-Bodensee**, l'association **Agglomération St. Gallen** et l'**Agglomération Werdenberg-Liechtenstein** se félicitent de la révision proposée de l'annexe et **VS** indique ne pas avoir de remarques à faire sur cette dernière.

L'**Agglo St. Gallen-Bodensee** et l'association **Agglomération St. Gallen** apprécieraient en outre que la Confédération participe (continue à participer) activement à l'élaboration et à la réalisation des plans.

BS fait remarquer qu'il manque la tangente est sur la liste de la région de Bâle et présume qu'il s'agit d'un simple oubli.

AG souligne qu'outre les informations sur les modèles actuels ou prévus de gestion du trafic dans le canton, le bon fonctionnement de l'interface entre routes nationales et routes cantonales est hautement prioritaire si l'on veut garantir l'efficacité du système routier global, et qu'il sert donc les intérêts aussi bien de la Confédération que des cantons. Comme la **DTAP**, le canton est d'avis que l'inscription de routes du réseau routier secondaire dans l'annexe porte atteinte à la souveraineté cantonale. Il est en effet problématique que la Confédération ait le droit, en s'appuyant sur l'ORN si besoin est, d'obliger un canton à prendre des mesures qui pourraient être contraires à ses intérêts. La question se pose en outre de la participation de la Confédération aux coûts occasionnés par de telles mesures. C'est pourquoi la proposition est faite – au-delà des modifications d'ordonnance envisagées par le Conseil fédéral – de préciser en conséquence l'art. 52 ORN. **AR** et **BL** soutiennent aussi expressément cette proposition.

NW note que la liste n'inclut à ce jour aucune route relevant de sa compétence. La liste de la région de Lucerne devrait en l'occurrence être complétée par la route Hergiswil–Stans Nord et le canton être invité à participer à l'élaboration du plan de gestion du trafic correspondant.

SZ considère comme judicieux d'avoir rayé de la liste tous les tronçons de routes du canton qui, sous le droit actuel, doivent faire l'objet de plans de gestion du trafic. Établir de tels plans n'a en effet guère de sens dans le cas de **SZ**, du fait que des itinéraires de déviation sont déjà prévus en cas de nécessité et qu'il n'existe de toute façon pas d'autres possibilités de déviation.

Pour l'**UVS**, il est absolument indispensable de pratiquer une gestion globale du trafic qui tienne compte du point de vue des villes. Un objectif de première importance de cette gestion serait de décharger les réseaux routiers cantonaux et communaux. Cela implique de prendre en considération les interactions entre les routes nationales et celles des autres réseaux, d'où la nécessité d'intégrer les communes

concernées à l'élaboration des plans de gestion du trafic. L'art. 52, al. 3, ORN doit donc être modifié en conséquence.

L'**UTP** soutient les mesures d'amélioration du réseau des routes secondaires visant à éliminer les surcharges de trafic, en particulier lorsque ces mesures se traduisent aussi par une amélioration des transports publics.

3.3.3. Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier

Titre, préambule et art. 1 et 8

Les modifications du titre et du préambule de l'OUMin ainsi que de ses art. 1 et 8 n'ont fait l'objet d'aucune remarque.

Art. 4a

TI et **NW** n'ont pas fait de remarques ni opposé d'objections concernant cette nouvelle disposition.

NE se félicite du relèvement à 60 % du plafond de contribution de la Confédération.

L'**USS** soutient les précisions apportées, notamment en relation avec la preuve de l'intérêt public, la prise en considération de la planification de l'OFROU en matière d'entretien et d'aménagement, le calcul et la répartition des coûts ainsi que l'utilité supplémentaire en comparaison avec l'option de base de la Confédération.

De l'avis d'**AG**, l'utilité de l'installation pour les routes nationales doit jouer un rôle déterminant dans le calcul de la participation financière de la Confédération. Les modalités de ce calcul ne sont toutefois pas clairement établies et devraient être précisées au moins dans le rapport explicatif.

VS souligne que ce nouvel article apporte des précisions utiles et nécessaires.

Al. 1

L'**ATE** déplore que la formulation de cette disposition soit insuffisante en ce qui concerne l'impact des installations sur l'environnement et la santé (pollution, bruit). Elle soutient l'orientation générale proposée par le Conseil fédéral, mais souhaite que la participation financière de la Confédération soit d'autant plus importante que l'installation concernée protège davantage la population et l'environnement. Les surcoûts occasionnés par les ouvrages de protection, tels que les recouvrements de tronçons autoroutiers, seront largement compensés à long terme par les bénéfices économiques et sociétaux qui en résulteront. L'**ATE** est favorable à la réalisation de tels ouvrages, ainsi qu'à une participation accrue de la Confédération à cette réalisation. L'énumération des points dont il y a lieu de tenir compte doit donc être complétée par l'utilité de l'installation pour l'environnement et pour la santé de la population, notamment en ce qui concerne la pollution de l'air et le bruit.

Al. 2

TG propose de prévoir la possibilité de payer par tranches, car un paiement unique pourrait, suivant les circonstances, constituer une charge financière trop lourde pour certains cantons ou pour les tiers.

Al. 4

GE relève que la formulation de cette disposition laisse à penser que la part des coûts supplémentaires en matière de gros entretien et d'entretien courant imputables aux tiers ne serait pas prise en charge par ceux-ci au-delà de 25 ans. Ce point doit être clarifié.

SZ juge problématique que les coûts de gros entretien et d'entretien courant ne puissent faire l'objet que d'une estimation, et cela jusqu'à ce que les travaux concernés soient achevés. Le canton propose donc de laisser ouverte la possibilité d'effectuer, après cinq ou dix ans, un nouveau calcul des coûts supplémentaires fondé sur les valeurs empiriques collectées entre-temps et d'adapter l'estimation en cas d'écart dépassant un certain seuil (par ex. 10 %).

Le **PSS** demande qu'en cas de pesée des intérêts entre, d'un côté, l'utilité d'un projet routier et, de l'autre, l'intérêt public, la priorité soit accordée à la protection de la nature et du paysage.

L'**ATE** propose de compléter la let. a par le critère de la protection contre les immissions selon les art. 13 et 19 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE), et la let. b par celui de la protection de l'environnement et de la santé de la population.

Art. 15a

NW, **TI** et **VS** n'ont pas fait de remarques ni opposé d'objections concernant cette nouvelle disposition.

Pour **BL**, ces dispositions ne clarifient toujours pas comment traiter les modifications de la somme des compensations en relation avec l'art. 5, al. 4, LUMin. Le canton préconise donc de clarifier cette question dans l'ordonnance, avec un commentaire dans le rapport explicatif.

JU déplore que le bilan soit nettement défavorable pour le canton, malgré le transfert de la route H18 à la Confédération. D'un côté, les contributions pour les routes cantonales diminuent de 1,8 million de francs, tandis que, de l'autre, les coûts supplémentaires de la Confédération en matière d'entretien sont estimés à 220 000 francs par année. Le canton demande donc que la Confédération entreprenne des travaux de maintenance de cette route dès 2020 et qu'elle s'engage dans le cadre du projet de la nouvelle H18.

NE confirme avoir pris note de la diminution des contributions globales qui seront versées au canton. Comme la Confédération assumera dans le même temps les coûts d'entretien et d'aménagement de la H20, il accepte cette diminution.

TG approuve expressément les nouvelles dispositions.

La **DTAP** confirme qu'elle est favorable au mécanisme de compensation convenu avec l'OFROU.

Art. 17, al. 2

TG déplore le caractère non vérifiable du calcul des contributions. **VS** déclare expressément ne pas avoir de remarques à faire sur ces modifications.

Art. 18

Cette disposition n'a fait l'objet d'aucune remarque.

Art. 19, al. 3

NW considère cette modification comme appropriée.

L'**Association des communes suisses (ACS)** souhaite que les fusions de communes n'aient pas de répercussions négatives sur les projets d'agglomération et approuve donc la première phrase de l'art. 19, al. 3, OUMin. Elle estime cependant qu'il faut aller encore plus loin, en ceci que lorsqu'une commune non mentionnée à l'annexe 4 fusionne avec une commune ayant droit à des contributions, la nouvelle commune devrait d'emblée y avoir également droit. Elle propose donc de compléter la disposition en conséquence.

NE et le **RUN** soutiennent la marge de manœuvre accordée au DETEC en matière d'adaptation de la liste des villes et agglomérations ayant droit à des contributions (liste VACo) en cas de fusions de communes. **VD** souligne que cette compétence permettra d'adapter plus régulièrement les périmètres définis par l'Office fédéral de la statistique (OFS) à l'évolution des dynamiques territoriales, ce qui est positif.

La **DTAP** ainsi que **AG**, **AR**, **BE**, **BS**, **GR**, **LU**, **OW** et le canton de **Schaffhouse (SH)** demandent de ne pas pénaliser les fusions de communes. Ils proposent donc qu'en cas de fusion comportant au moins une commune ayant droit à des contributions, la nouvelle commune y ait dans tous les cas également droit.

BE fait remarquer que la compétence du DETEC de statuer sur le droit aux contributions des nouvelles communes constituées par fusion n'est pas conforme aux résultats des discussions menées au sein du groupe de travail «Villes et agglomérations ayant droit à des contributions».

FR et l'**Agglomération Rivelac** proposent de compléter l'art. 19 OUMin par un quatrième alinéa dont la teneur pourrait être la suivante: «Lorsqu'une agglomération démontre, dans le cadre de l'élaboration de son projet d'agglomération, qu'un périmètre différent de celui figurant à l'annexe 4 est pertinent et justifié, ladite agglomération n'est pas pénalisée et peut bénéficier des contributions fédérales au même titre que les communes figurant dans l'annexe.»

NE et le **RUN** invitent le Conseil fédéral à maintenir une certaine flexibilité en matière de révision de la liste VACo, soulignant qu'il y a lieu en l'occurrence de tenir compte de l'évolution des besoins et de la stratégie de développement territorial dans le temps.

Étonnée par le commentaire du rapport explicatif affirmant que le principe énoncé dans la formulation actuelle de l'al. 3 – selon lequel le DETEC peut adapter l'annexe 4 lors de la fusion de communes – est très difficilement applicable car les fusions de communes ne sont pas forcément portées à la connaissance du département, l'**ATE** fait remarquer que l'OFS met régulièrement à jour son répertoire officiel des communes, notamment en y reportant à la fin de chaque année toutes les mutations du maillage communal, et que le DETEC peut donc facilement se procurer ce document sur le site Internet de l'OFS.

Art. 21a

De l'avis de **NW**, l'adoption de contributions fédérales forfaitaires pour certaines catégories de mesures est tout à fait indiquée. Cette modification est généralement très appréciée, notamment par **TI**.

SZ, TG et l'**ACS** se félicitent de l'adoption de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires.

Approuvent également cette simplification **AG, BL, FR, GR, SG, SO, l'USS, l'UVS, l'Agglo St. Gallen-Bodensee, l'Agglomération Brig-Visp-Naters**, les agglomérations de **Delémont, Fribourg** et **Rivelac, Chablais Agglo**, la **Regio Wil**, le **RUN**, les associations **Agglomération Kreuzlingen-Konstanz, Agglomération Rheintal** et **Agglomération Werdenberg-Liechtenstein**, le **CP** et la **SVI**. L'**Agglomération Brig-Visp-Naters** espère que cela permettra de soutenir diverses mesures mineures, mais ayant des effets importants (par ex. sécurité des traversées de localités dans les communes suburbaines), également dans des agglomérations de relativement petite taille en comparaison suisse.

VS estime que l'on peut, voire que l'on doit, se réjouir de l'adoption de contributions fédérales forfaitaires pour certaines catégories de mesures

Ces contributions forfaitaires sont également considérées comme judicieuses et praticables par **SZ**, qui relève qu'elles laissent aux cantons davantage de liberté quant à leur utilisation.

auto-suisse, l'UPSA et la **VFAS** se félicitent de la diminution de la bureaucratie résultant de ce type de contributions et soulignent que le but de cette modification d'ordonnance est ainsi atteint. Elles apprécient en outre le fait qu'avec ces contributions versées sous forme forfaitaire, il ne sera plus nécessaire de présenter un décompte final pour la moindre mesure individuelle prise dans le cadre d'un projet d'agglomération.

NW et le **CP** relèvent que l'adoption de contributions fédérales forfaitaires est de nature à améliorer le cofinancement des projets d'agglomération par la Confédération. Pour **FR, NW, SZ, TG, l'ACS, l'UVS, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Pôle métropolitain du Genevois français** et les départements de l'**Ain** et de la **Haute-Savoie**, cette modification allégera la charge administrative, tandis que pour **FR, NE, TI**, les agglomérations de **Delémont** et **Fribourg**, le **RUN**, la **SVI** et l'**UTP**, elle se traduira par une simplification (des procédures). La **SVI** souligne en outre que le but poursuivi par cette disposition, consistant à ne pas exclure les catégories de mesures mentionnées de la possibilité d'un cofinancement fédéral au motif que leurs coûts sont peu élevés, est parfaitement légitime et que la méthode proposée convient à sa réalisation. **UR** se félicite des simplifications administratives résultant de cette modification de l'ordonnance, d'autant plus qu'elles encourageront l'application de mesures de faible ampleur. L'**Agglo St. Gallen-Bodensee**, la **Regio Wil** et les associations **Agglomération Rheintal** et **Agglomération Werdenberg-Liechtenstein** relèvent que l'art. 21a OUMin influera positivement sur

l'efficacité et sur l'efficacité de la réalisation des projets d'agglomération. De l'avis de l'**Agglomération de Fribourg**, une contribution forfaitaire par train de mesures simplifiera le traitement des demandes et facilitera la mise en œuvre échelonnée des mesures.

GR, SO et l'**Agglomération de Fribourg** souscrivent à la proposition prévoyant de simplifier les décomptes au moyen de conventions de financement et de ne conclure plus qu'une seule convention de financement par catégorie de mesures.

SZ se félicite du fait qu'il ne sera plus nécessaire d'établir un décompte final pour les mesures concernées.

NE et le **RUN** soutiennent sans réserve la volonté du Conseil fédéral de renoncer aux prestations propres des agglomérations dans les accords sur les prestations.

SH relève que sous le droit actuel, en règle générale, «seules» les mesures concernant les centres d'agglomération donnent droit à des contributions. En dehors des centres, les prestations doivent obligatoirement être fournies sous la forme de prestations propres. À l'avenir, les mesures prises dans des communes d'agglomération donneront toutes droit à des contributions, y compris en dehors des centres d'agglomération. Le canton se félicite de cet élargissement du droit aux contributions, car des projets importants auront ainsi plus de chances d'être réalisés.

BE, BS, ZH et l'**Agglo Basel** approuvent ou soutiennent également ces nouvelles dispositions de l'ordonnance. **BS** et l'**Agglo Basel** soulignent que cette modification crée des incitations à prendre dans les agglomérations des mesures qui pour être de faible ampleur n'en sont pas moins très importantes. **ZH** relève le gain de flexibilité qui en résultera.

Le **PSS** reconnaît que les mesures proposées semblent adéquates pour ce qui est de la réalisation des objectifs de simplification et d'augmentation de l'efficacité des procédures et des processus. Il souligne cependant avec insistance que la priorité absolue doit aller à un financement des projets d'agglomération garanti à long terme et surtout suffisant. Les mesures les plus importantes à ses yeux – et sur lesquelles il convient par conséquent de se concentrer – sont celles encourageant les transports publics ainsi que le trafic piétonnier et cycliste. Il ne faut donc pas que les modifications proposées de l'ordonnance débouchent sur des coupes dans ces projets de première importance pour la sécurité et la protection de la population et de l'environnement, ainsi que pour la protection contre le bruit. Ces domaines doivent au contraire être renforcés.

L'**ATE** ne s'oppose pas à l'adoption d'un mécanisme de financement forfaitaire des infrastructures liées à la mobilité douce. Toutefois, vu les moyens limités, voire insuffisants, mis à la disposition des agglomérations, elle demande des clarifications et une meilleure définition dans l'ordonnance. Des éléments mentionnés dans le rapport explicatif ne figurent en effet pas dans l'ordonnance. Il s'agit notamment des mesures de sécurisation de l'espace public ou des aménagements de voies réservées aux bus. L'**ATE** fait également remarquer que le terme «Sicherheit» utilisé dans la version allemande du rapport est différent du terme «sécurisation» figurant dans la version française.

La **DTAP, AG, BS, GR, LU** et **OW** soulignent que le nouvel art. 21a OUMin imposera certes initialement certaines charges aux agglomérations, mais qu'il se traduira à moyen et à long terme par des gains aussi bien d'efficacité que de flexibilité – pour autant qu'il soit effectivement appliqué aussi simplement que possible. Pour la **DTAP** ainsi que pour **AG, GR, LU** et **OW**, ces améliorations s'accompagnent cependant encore d'un point d'interrogation. Pour **SZ** également, un surcroît de charges pèsera temporairement sur les organismes responsables et sur la Confédération. Toutefois, à moyen terme, la charge administrative liée aux catégories de mesures bénéficiant de contributions forfaitaires diminuera, d'autant plus que les décomptes finaux seront abolis. Le canton relève encore que la charge administrative spécifique à un projet supportée par les organismes responsables pour la conception, le développement et la présentation d'une mesure restera pour l'essentiel inchangée. **Chablais Agglo** estime que la charge administrative liée à la procédure de réalisation des projets pourrait être très élevée, en particulier pour les petites agglomérations.

FR fait remarquer que l'on pourrait rapidement assister à l'émergence de deux catégories d'agglomérations: d'une part, les petites et moyennes agglomérations, qui bénéficieront essentiellement de contributions forfaitaires, et, d'autre part, les grandes agglomérations, qui concentreront les mesures individuelles, beaucoup plus coûteuses.

L'**UDC** et la **FMS** considèrent l'adoption de contributions fédérales forfaitaires pour les mesures de faible ampleur d'un œil critique. Ces contributions se traduiront certes par un allègement souhaitable de la charge administrative pesant sur toutes les parties prenantes en relation avec l'examen et la réalisation des projets d'agglomération portant sur les catégories de mesures mentionnées dans l'ordonnance, mais elles recèlent également un potentiel d'utilisation abusive.

De l'avis de **GE**, l'adoption de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires demande à être précisée quant à ses modalités de mise en œuvre. Le **Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT)**, la **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, le **Pôle métropolitain du Genevois français** ainsi que les départements de l'**Ain** et de la **Haute-Savoie** souhaitent obtenir des informations plus précises sur le financement forfaitaire des mesures. Le **GLCT** pose les questions suivantes: existera-t-il toujours des indicateurs de pertinence pour les mesures concernées? Si oui, quels seront-ils? Comment sera calculée l'enveloppe budgétaire consacrée aux mesures pouvant bénéficier de contributions forfaitaires? Quelles seront les modalités d'octroi des forfaits? **GE** s'associe à l'avis du **GLCT**.

BL souhaite que les améliorations présentées dans le rapport explicatif soient également inscrites dans des directives et dans les accords sur les prestations.

La **DTAP**, **AG**, **BS**, **GR**, **LU**, **OW**, **SZ**, **ZH**, l'**UVS**, l'**Agglo St. Gallen-Bodensee**, la **Regio Wil** ainsi que les associations **Agglomération Rheintal** et **Agglomération Werdenberg-Liechtenstein** demandent que les dispositions d'application réglant le versement des contributions fédérales forfaitaires ainsi que la directive du **DETEC** sur les détails de la méthode soient élaborées en partenariat avec les cantons, les agglomérations et les organismes responsables, moyennant leur inclusion dans le processus. Pour **AG**, la nécessaire directive du **DETEC** doit être établie au moins en collaboration avec les cantons (par ex. Conférence des ingénieurs cantonaux), car plusieurs questions de détail demandent à être clarifiées. Il conviendrait en outre que la révision de la directive du **DETEC** fasse l'objet d'une procédure de consultation. **NW** souhaite qu'avant d'être définitivement arrêtée puis appliquée, la méthode de calcul des coûts standardisés soit soumise aux agglomérations concernées, afin qu'elles puissent donner leur avis. **BE** et **SZ** demandent que les cantons et les agglomérations soient étroitement (et précocement) associés aux travaux de mise en œuvre. **BE** est d'avis que les dérogations doivent si possible être réglées au niveau de l'ordonnance. Il serait en outre envisageable, si de trop nombreuses questions restent ouvertes, de n'adopter les contributions forfaitaires que pour la réalisation des projets d'agglomération de quatrième génération, de manière à disposer de suffisamment de temps pour définir concrètement les règles de financement. **SG** et **SZ** estiment au contraire que ces travaux doivent être exécutés avant que le processus d'examen des projets de troisième génération ne soit achevé.

FR s'interroge sur la manière dont les offices fédéraux pourront apprécier les changements qui interviendront pour des mesures individuelles relevant de projets d'agglomération de première et/ou de deuxième génération, qui devraient ensuite – en raison de circonstances particulières – être traitées de manière forfaitaire dans les projets de troisième génération et des générations suivantes. Les adaptations de mesures qui étaient possibles, à des conditions bien définies, entre la première et la deuxième génération pourraient ainsi être remises en cause, alors que les objectifs poursuivis dans le cadre de ces adaptations seraient toujours atteints, voire maximisés. Pour cette raison, le canton invite les offices fédéraux à mettre en œuvre des solutions pragmatiques.

SG propose d'ajouter à l'ordonnance une nouvelle disposition selon laquelle l'agglomération serait libre de répartir à sa guise les contributions forfaitaires entre les communes participant à un projet d'agglomération.

La **DTAP**, **AG**, **BE**, **BS**, **GR**, **LU**, **OW**, **SH**, **SO**, **ZH** et l'**Agglomération de Fribourg** souhaitent que l'art. 21a OUMin soit complété par une disposition prévoyant que les mesures visées à l'al. 1 puissent, dans des circonstances ou à des conditions particulières et à la demande de l'organisme responsable, être traitées comme des mesures individuelles. **BE** propose que ces mesures fassent l'objet de décomptes aux coûts effectifs. Vu le petit nombre de projets comparables, il faut en effet s'attendre à ce qu'il ne soit pas possible d'arriver à une définition satisfaisante des coûts standardisés dans tous les domaines. De l'avis de **ZH**, les mesures relevant des catégories mentionnées ne seront pas toutes propres à faire partie d'un train de mesures et à être indemnisées sur une base forfaitaire. **SZ** propose une nouvelle règle prévoyant que les mesures comprises entre 1 et 5 millions de francs pourront être

traitées soit comme des mesures individuelles soit comme des mesures bénéficiant de contributions forfaitaires. **SG** souhaite que les projets clés compris entre 1 et 5 millions de francs selon les données des projets d'agglomération de troisième génération puissent être traités comme des mesures individuelles. Ces projets sont en effet parfois trop différents les uns des autres pour faire l'objet de décomptes reposant sur des taux unitaires. Pour l'**Agglo Basel**, il doit rester possible, à titre exceptionnel, de traiter des projets soumis au régime des forfaits comme des mesures individuelles.

Parmi les circonstances particulières plaidant pour un cofinancement en tant que mesures individuelles, la **DTAP**, **AG**, **BS**, **GR** et **OW** citent notamment les écarts importants entre les coûts effectifs et les coûts standardisés par unité de prestation. Pour la **DTAP**, **AG**, **GR**, **LU** et **OW**, de telles circonstances particulières seraient également réunies lorsqu'une mesure est très complexe. C'est le cas principalement des mesures mises en œuvre dans des villes-pôles et nécessitant d'intervenir dans une infrastructure préexistante.

AG, **BL**, **BS**, **FR**, **SG**, **ZH** et l'**Agglo Basel** soulignent que les cantons et/ou les agglomérations doivent être étroitement associés à la formation des trains de mesures bénéficiant de contributions forfaitaires et pouvoir participer à leur conception. **AG**, **BL** et **BS** sont d'avis que les agglomérations doivent avoir la compétence de déterminer quels projets doivent être réalisés en tant que mesures individuelles.

NE et le **RUN** demandent au Conseil fédéral de veiller à ce que l'allégement de la charge administrative obtenu par l'adoption du régime des forfaits et par la simplification des procédures ne débouche pas sur un report de charges sur les organismes responsables ou sur les collectivités régionales, au travers de l'obligation pour ces dernières de mettre elles-mêmes en place des systèmes de suivi et/ou de contrôle disproportionnés.

De l'avis de **VD**, l'adoption de contributions forfaitaires pourra induire une augmentation de la charge de travail des bureaux d'agglomération et de l'organisme responsable au sein de l'administration cantonale, car ceux-ci devront tout de même assurer un certain suivi tout au long du processus d'élaboration et de réalisation des mesures. Cela pourrait donc imposer des dépenses financières supplémentaires aux cantons. C'est pourquoi la Confédération devra veiller, d'une part, à responsabiliser l'ensemble des partenaires signataires du projet d'agglomération et, d'autre part, à ne pas poser des exigences trop contraignantes aux organismes responsables.

La **SVI** insiste sur le fait que la Confédération, lors de la mise en œuvre de la méthode, devra tenir compte des efforts supplémentaires demandés aux agglomérations et que ses attentes devront se limiter au strict nécessaire. Il est en effet fondamental de ne pas générer, sur la base d'une volonté de simplification des processus, des procédures supplémentaires qui n'auraient potentiellement pas l'effet escompté.

L'**Agglomération de Fribourg** plaide pour une certaine souplesse quant au nombre de rapports à produire, en particulier pour les mesures de très faible ampleur. Pour ces dernières, un seul rapport établi une fois le train de mesures entièrement réalisé devrait suffire à libérer les montants alloués en une seule tranche.

L'**ATE** propose de compléter l'art. 21a OUMin par un quatrième alinéa dont la teneur serait la suivante: «Le rapport de mise en œuvre, la preuve de la réalisation et le décompte final sont soumis à la Confédération une fois l'infrastructure réalisée.» L'association demande que la preuve de la réalisation de l'infrastructure et son décompte final soient établis et envoyés à la Confédération de façon systématique. Il faut à tout prix éviter que l'argent alloué à une infrastructure de mobilité douce soit utilisé pour financer d'autres mesures. La Confédération doit continuer à veiller à la bonne utilisation de l'argent qu'elle dépense et il est donc regrettable qu'elle renonce en l'occurrence à tenir ses responsabilités. Si l'agglomération renonce à réaliser une infrastructure, la contribution financière doit être destinée au financement d'autres mesures de mobilité douce conformément au nouvel art. 21a OUMin.

L'**Agglomération de Fribourg** plaide aussi pour l'allocation de contributions fédérales forfaitaires en faveur des mesures de faible ampleur prévues dans le cadre du projet d'agglomération de deuxième génération, mais non encore réalisées.

Pour éviter qu'un projet important reposant sur des prestations propres et relevant des projets d'agglomération de première et de deuxième génération, non encore réalisé, soit rejeté en votation

populaire en raison de ses coûts élevés, **SH** propose que lesdits projets importants soient déclarés comme ayant droit aux contributions forfaitaires avec effet immédiat, même si les accords sur les prestations ont déjà été signés. Le canton demande donc, en ce qui concerne l'agglomération de Schaffhouse, que la mesure 2939.2.014 – valorisation de la Schaffhauserstrasse, tronçon Beringen–Enge, avec ouverture du nouvel arrêt S-Bahn Beringerfeld – soit déclarée comme ayant droit à des contributions forfaitaires.

NE et le **RUN** s'interrogent sur la manière envisagée par la Confédération d'anticiper et d'intégrer dans la contribution forfaitaire le taux de renchérissement et la taxe sur la valeur ajoutée (dont le taux peut évoluer au fil du temps). Ils suggèrent que des précisions soient apportées à ce propos dans la version finale du rapport à l'intention des Chambres fédérales. **SG** propose d'appliquer non pas une indemnisation forfaitaire, mais une indemnisation globale hors taxe sur la valeur ajoutée et qui soit soumise au renchérissement.

La **SVI** fait remarquer qu'à la lecture du rapport explicatif, principalement dans sa version française, il apparaît que certains termes ne sont pas en parfaite cohérence avec la directive du DETEC sur le cofinancement des projets d'agglomération. C'est le cas notamment des «mesures assumées entièrement par l'agglomération» (directive) qui deviennent des «prestations propres» dans le rapport explicatif. Pour des questions de compréhension, notamment de la part des agglomérations, il est nécessaire que les termes précis soient uniformisés.

Al. 1

Pour **auto-suisse**, l'**UPSA** et la **VFAS**, les raisons pour lesquelles la simplification des processus moyennant l'adoption des contributions fédérales forfaitaires devrait se limiter aux mesures relevant de la mobilité douce, de la valorisation et de la sécurité de l'espace routier et de la gestion du système de transport ne sont guère évidentes. Elles proposent donc de supprimer la limitation à ces trois catégories de projets prévue dans le projet d'ordonnance. Cela permettrait dans le même temps d'éviter d'ouvrir un genre de «libre-service» pour les projets de faible ampleur relevant de ces catégories, lesquels ne visent souvent qu'à limiter et entraver le trafic individuel motorisé.

L'**UVS** considère que le plafond de coûts proposé est approprié.

TI juge indispensable d'étendre les catégories de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires à la réalisation de nouveaux arrêts de bus ainsi qu'à la valorisation de la sécurité, de l'accessibilité et de l'attrait des arrêts existants. Le canton demande donc de compléter l'art. 21a, al. 1, par une let. d «arrêts de bus nouveaux et existants». **ZG** propose aussi d'ajouter une catégorie de mesures: «valorisation de l'infrastructure des arrêts des transports publics». Le canton souligne qu'en matière de valorisation de la desserte fine d'une agglomération (bus, trolleybus, tram), on a souvent affaire à de nombreuses mesures individuelles de faible ampleur – modifications des arrêts, des abris pour voyageurs, des systèmes d'information, etc. – qui occasionnent actuellement chacune une lourde charge administrative en relation avec le projet d'agglomération. Tout comme les autres mesures énumérées à l'art. 21a, al. 1, OUMin, ces mesures en faveur de l'infrastructure des arrêts des transports publics doivent donc aussi bénéficier de contributions fédérales forfaitaires. L'**UTP** demande aussi d'étendre les contributions forfaitaires à des mesures touchant le domaine des transports, notamment pour l'infrastructure liée aux bus.

L'**UVS** propose d'ajouter la catégorie de mesures «transports publics» à l'article concerné de l'ordonnance, afin que les projets relevant de ce domaine puissent aussi bénéficier de contributions forfaitaires. C'est en particulier dans le domaine de l'infrastructure liée aux bus que la mise en œuvre de mesures de faible ampleur permettrait d'obtenir de grands effets, cela dans de nombreuses agglomérations.

De l'avis de **BE**, la catégorie de mesures «gestion du système de transport» doit être biffée du projet d'ordonnance. Les coûts de cette gestion peuvent en effet considérablement varier en fonction des mesures nécessaires. Calculer des coûts standardisés par unité de prestation ne serait donc possible que moyennant d'importantes simplifications, impropres à rendre compte de la complexité des projets.

Pour l'**ATE**, il faut inscrire en sus dans l'OUMin la catégorie de mesures «aménagement facilitant la marche des transports qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports».

SG propose de fixer le plafond de coûts d'investissement donnant droit à des contributions forfaitaires à 1 million de francs au lieu de 5 millions.

Al. 2

La **DTAP**, **AG**, **GR**, **LU**, **OW** et **ZH** partent du principe qu'il faut tenir compte des spécificités régionales (par ex. frais d'acquisition de terrain, indice des prix de la construction dans le génie civil) lors du calcul des coûts standardisés.

De l'avis de **BE**, il serait opportun de différencier les taux unitaires selon qu'il s'agit d'une ville-pôle ou d'une agglomération.

GE souhaite que les spécificités, notamment transfrontalières, du Grand Genève puissent être prises en compte dans l'évaluation du forfait fédéral.

NE et le **RUN** demandent la prise en considération de critères topographiques lors de la fixation des coûts standardisés par unité de prestation servant au calcul des contributions fédérales forfaitaires.

L'**ATE** propose un complément à l'art. 21 a, al. 2, OUMin, dont la teneur serait alors la suivante: «Les contributions forfaitaires sont calculées sur la base de coûts standardisés par unité de prestation, avec des adaptations selon les spécificités du projet.» Il est en effet nécessaire de tenir compte de facteurs supplémentaires dans la détermination du montant forfaitaire alloué: défrichages, structure géomorphologique des terrains touchés par l'infrastructure, contraintes liées au maintien du trafic routier ou ferroviaire lors de la construction de l'infrastructure, etc. En résumé, l'association craint que le mode de calcul soit trop générique et que le montant alloué soit trop faible pour cofinancer l'infrastructure de façon adéquate.

Al. 3

Pour **BE**, il est compréhensible que la qualité du projet d'agglomération soit prise en considération dans le calcul du montant des contributions forfaitaires.

Afin de tenir compte de la spécificité des agglomérations transfrontalières, le **GLCT** souligne qu'il se montrera attentif aux références retenues pour le calcul des coûts standardisés ainsi qu'à la définition de la qualité de la conception; il souhaite en outre que l'approche proposée tienne compte d'une approche normative ne péjorant pas les partenaires français. **GE** s'associe à l'avis du GLCT.

L'**Agglomération de Fribourg** observe que la qualité de la conception est déjà prise en considération dans le cadre de la définition du taux de contribution fédérale pour l'ensemble du projet. Il lui semble donc superflu de prévoir une variable supplémentaire susceptible de varier d'une agglomération à l'autre.

Art. 22

VD fait remarquer que selon le libellé modifié de l'art. 22, le taux de cofinancement fédéral s'applique non pas aux coûts standardisés des mesures bénéficiant de contributions forfaitaires, mais directement aux contributions forfaitaires elles-mêmes, ce qui n'est pas logique. Le canton propose donc d'écrire non pas «des contributions forfaitaires visées à l'art. 21a» mais «des coûts standardisés des mesures bénéficiant de contributions forfaitaires visées à l'art. 21a».

Art. 23a

NE, **SG**, l'**Agglo St. Gallen-Bodensee**, la **Regio Wil**, le **RUN**, les associations **Agglomération Rheintal** et **Agglomération Werdenberg-Liechtenstein** approuvent ou soutiennent l'adoption d'un délai d'exécution. Le **CP** approuve le délai prévu et souscrit également à sa suspension en cas de procédure de recours.

L'**Agglo Basel** se félicite de l'imposition d'un délai d'exécution. Cette mesure est appropriée, car elle incitera à ne présenter que des projets arrivés à maturité, en termes aussi bien de coûts que de réalisation.

La **DTAP**, **AG**, **BS**, **GR**, **LU**, **OW**, **SZ**, **TG** et la **SVI** sont également favorables à l'adoption d'un délai d'exécution. Étant donné que le droit au paiement des contributions en faveur d'une mesure d'un projet d'agglomération s'éteindra à l'échéance du délai d'exécution, souligne **SZ**, les communes et les cantons devront être très attentifs au moment où ils déposeront leurs demandes de contributions.

BE comprend parfaitement cette réintroduction d'un délai d'exécution, d'autant plus qu'avec le FORTA il existe désormais une solution de cofinancement à long terme des projets d'agglomération.

BL juge également justifiée la fixation d'un délai d'exécution.

De l'avis de **NW**, les dispositions réglant le délai d'exécution des mesures des projets d'agglomération semblent adéquates.

Pour l'association **Agglomération Kreuzlingen-Konstanz**, la fixation d'un délai d'exécution favorise une conception plus efficiente des projets d'agglomération, ce dont elle se félicite.

L'**Agglo Basel** relève que cette disposition constitue un net durcissement de la réglementation actuelle (délai jusqu'à la fin de la durée de l'infrastructure en 2027), mais que ce durcissement est compréhensible du point de vue de la Confédération.

L'**ACS** considère qu'il est judicieux de réintroduire un délai d'exécution. Cela permettra d'éviter que des contributions ne soient bloquées et favorisera le dépôt de projets prêts à être réalisés.

L'**UVS** accepte que le DETEC fixe des délais d'exécution des mesures.

Le délai proposé est réaliste aux yeux de l'**USS**, d'autant plus qu'il est prévu de le suspendre en cas de procédure de recours. Cette nouvelle réglementation augmente en outre la marge de manœuvre de la Confédération en relation avec le budget à disposition.

L'**ATE** soutient les grandes lignes de l'art. 23a OUMin.

L'**UTP** soutient la modification des délais proposée par la révision de l'ordonnance, qui correspond à la durée des projets d'agglomération et qui permet d'assurer une égalité de traitement pour toutes les catégories de mesures.

De l'avis de l'**Agglo St. Gallen-Bodensee** et des associations **Agglomération Rheintal** et **Agglomération Werdenberg-Liechtenstein**, le délai d'exécution va améliorer l'efficacité et l'efficacé des projets d'agglomération.

La **DTAP**, **AG**, **BS**, **GR**, **LU** et **OW** soulignent que les fonds à disposition seront utilisés le plus rapidement possible dans la réalisation des projets et ne seront donc plus laissés en attente.

Dans leurs avis, **TG** et l'association **Agglomération Kreuzlingen-Konstanz** relèvent que les projets d'agglomération perdront en embonpoint, car ils n'incluront plus que des mesures suffisamment abouties pour pouvoir être mises en œuvre dans le délai prescrit. Les mesures non réalisables dans le délai imparti pourront faire l'objet d'une requête ultérieure, dans le cadre de projets d'agglomération de la génération suivante. Cette approche est acceptable, car le financement par le FORTA sera continu et l'on ne courra plus le risque, en cas de report de la présentation de ces mesures, que les moyens à disposition soient épuisés, comme c'est actuellement le cas. **SG** souligne également que l'adoption de délais d'exécution obligera les agglomérations à ne déposer de demandes de contributions que pour des mesures prêtes à être réalisées.

VD observe que le délai imposé par l'art. 23a s'avère judicieux pour mieux concentrer les efforts des autorités en charge des mesures d'infrastructure. La perspective de perdre le cofinancement fédéral en cas de non-respect du délai d'exécution doit contribuer à mieux prioriser les mesures en fonction de leur degré de maturité réel.

De l'avis de la **SVI**, le délai de quatre ans semble judicieux, tant pour les mesures importantes (qui doivent déjà disposer d'un avant-projet lors du dépôt du projet d'agglomération auprès de la Confédération) que pour les mesures de faible importance.

L'**Agglomération de Fribourg** observe que le délai d'exécution de quatre ans concernant la mise en œuvre des mesures bénéficiant d'un cofinancement fédéral introduit une pratique beaucoup plus restrictive que celle qui prévaut actuellement (art. 23a, al. 1). Ce changement de paradigme exerce une

influence notable sur la conception et le financement des projets d'agglomération et aurait gagné à être clairement communiqué dès le début de la conception des projets de troisième génération. Le fait que les travaux de construction doivent impérativement débuter avant l'expiration du délai prévu semble particulièrement délicat lorsque les travaux à entreprendre sont planifiés en fin de période de réalisation. Quand bien même une suspension de délai est prévue en cas de recours, force est de constater que tout retard de planification, même minime, pourrait conduire à une perte de subvention.

BL présume que les délais visés à l'art. 23a concernent les projets d'agglomération des générations à venir et que pour les projets de première et de deuxième génération, les délais dépendront du moment de l'établissement du décompte du fonds d'infrastructure. Pour **SO** également, le délai d'exécution ne doit pas s'appliquer aux projets de première et de deuxième génération. **GE** demande qu'il soit précisé dans l'ordonnance que le délai de mise en œuvre ne concernera que les mesures des projets d'agglomération de troisième génération et suivants et que, par conséquent, les mesures des projets d'agglomération de première et de deuxième génération ne seront pas concernées de manière rétroactive. De même, l'**UTP** demande que ces nouvelles données soient uniquement appliquées au projet d'agglomération de troisième génération et qu'elles n'aient pas d'effet rétroactif sur les projets de première et de deuxième génération. Afin d'éviter des contradictions avec des règles actuellement en vigueur, l'**ATE** propose également que le délai d'exécution s'applique seulement à partir des programmes d'agglomération de troisième génération.

VD prend acte du fait que, selon le rapport explicatif, le délai d'exécution ne s'applique pas aux mesures des projets d'agglomération de première et de deuxième génération, qui restent liés à la Confédération par les accords sur les prestations déjà signés. Le canton estime que cela devrait être mentionné explicitement dans le libellé de l'article 23a.

Le **GLCT** et **GE** posent la question suivante: «Dans la mesure où la loi sur le fonds d'infrastructure sera abrogée en janvier 2018, qu'advient-il des mesures issues des projets d'agglomération de première et de deuxième génération qui s'appuyaient sur cette base légale et dont les délais couraient jusqu'en 2027?»

La **DTAP**, **AG**, **GR**, **LU** et **OW** proposent d'ajouter à l'ordonnance une nouvelle disposition prévoyant que pour les générations de projets d'agglomération déjà lancées, les nouveaux délais courent à partir de 2019 et expirent, dans les cas ordinaires, en 2027. La raison avancée est qu'il faut prendre en considération le fait que les projets d'agglomération de troisième génération ont été présentés l'an dernier déjà, d'où la nécessité d'un délai de transition pour les trois premières générations. **BS** fait la même remarque et propose d'adopter la disposition suivante: «Pour les générations de programmes d'agglomération déjà lancées, les nouveaux délais commencent à courir en 2018 et expirent, dans les cas ordinaires, en 2024.» **SZ** considère pour sa part que pour les générations déjà lancées, les nouveaux délais doivent commencer à courir en 2019 (trois mois avant l'adoption prévue de l'arrêté fédéral) et expirer, dans les cas ordinaires, en 2024. **GR** et **SH** proposent que le délai d'exécution des projets d'agglomération de première et de deuxième génération soit fixé à 2027 (ancienne échéance du fonds d'infrastructure).

Compte tenu du fait que les projets d'agglomération de troisième génération ont été présentés l'an dernier déjà, relève **BE**, il paraît judicieux de prévoir un délai de transition. Les nouveaux délais ne doivent donc s'appliquer qu'à partir de la quatrième génération.

Chablais Agglo estime que le délai d'exécution ne devrait pas s'appliquer aux mesures des projets d'agglomération de troisième génération planifiées sans connaissance de cette contrainte. Le programme de ces mesures de troisième génération a été priorisé en veillant à ce que les mesures de priorité A aient un degré de maturité suffisant. Toutefois, pour les mesures dont la mise en œuvre est planifiée pour 2022, un aménagement du délai semble nécessaire.

Pour l'**UVS**, il faut veiller à ce que les nouveaux délais ne s'appliquent qu'aux nouveaux projets d'agglomération à partir de la troisième génération. Comme pour les autres modifications (par ex. villes et agglomérations ayant droit à des contributions), il serait inopportun de changer les règles du jeu en cours de réalisation des projets. L'art. 23a OUMin doit donc être complété par une disposition précisant que les fonds destinés au cofinancement de mesures déjà approuvées par le Parlement n'échoiront qu'en 2027, autrement dit au moment où le fonds d'infrastructure aurait dû expirer si l'on n'avait pas

décidé de le remplacer prématurément. L'UVS propose donc d'inscrire dans l'ordonnance la disposition suivante: «Pour les mesures cofinancées en vertu de l'arrêté fédéral approuvé avant le 1^{er} janvier 2018, le délai d'exécution est fixé au 1^{er} janvier 2027.»

La **DTAP, AG, BL, BS, GR, LU, OW, ZH** et l'**Agglo Basel** estiment qu'en cas de dépassement du délai d'exécution, il devrait être possible de déposer une nouvelle demande de cofinancement de la mesure concernée dans le cadre d'une génération ultérieure du projet d'agglomération. La **DTAP, AG, BL, GR, LU, OW** et **ZH** demandent donc que l'OUMin soit complétée par une disposition permettant de présenter de nouveau une mesure dont le délai d'exécution a expiré. **BS** est aussi d'avis qu'une telle nouvelle présentation devrait être possible, qui plus est à des conditions facilitées. L'ordonnance ne précise pas si et, le cas échéant, quand une mesure approuvée par la Confédération, mais dont la réalisation n'a pas commencé dans le délai d'exécution prescrit, peut de nouveau être présentée. Or, il ne faudrait pas qu'une mesure judicieuse, dont la réalisation a pris du retard pour telle ou telle raison, soit définitivement exclue de tout cofinancement par la Confédération. De l'avis de l'**Agglomération de Fribourg**, il s'agit à tout le moins de garantir que les mesures qui ont pris du retard et qui ne pourront à coup sûr pas être réalisées dans le délai imparti puissent être de nouveau inscrites dans le projet de la génération suivante (qui doit être présenté durant cette même période), et ce sans être péjorées. La **SVI** souligne que la méthode proposée ne définit pas les conséquences d'une situation où la réalisation d'une mesure n'a pas débuté dans le délai imparti. Il est nécessaire de préciser, pour un tel cas, selon quelles conditions la mesure peut de nouveau être proposée dans une nouvelle génération du projet d'agglomération. Selon la **SVI**, la possibilité de pouvoir proposer une nouvelle fois la mesure est nécessaire. Ces aspects importants doivent donc être approfondis et précisés, soit dans le cadre de la révision de l'OUMin, soit dans celui de la révision de la directive du DETEC sur le cofinancement des projets d'agglomération.

FR invite le département fédéral à trouver des solutions pour que les agglomérations, notamment les petites et moyennes agglomérations qui disposent de forces de travail et de moyens en moins grand nombre, ne soient pas prétéritées si elles devaient décider de sauter une génération de projets d'agglomération.

L'**Agglomération de Fribourg** demande qu'une forme de souplesse soit observée quant à la mise en œuvre des mesures définies en priorité A des projets d'agglomération de troisième génération, lesquels n'ont pas toujours pu être calibrés en fonction de cette nouvelle approche.

FR se demande dans quelle mesure l'adoption de ces délais ne viendrait pas alourdir, voire gêner, l'octroi de contributions forfaitaires pour les trains de mesures de mobilité douce, de valorisation de l'espace routier ou de gestion du système de transport, toutes mesures de moindre coût. Il conviendrait en tous cas de prévoir des règles particulières évitant la perte de l'intégralité des contributions fédérales en cas de retard lié uniquement à quelques-unes des mesures prévues dans ces mêmes trains de mesures. C'est ce que préconise également l'**Agglomération de Fribourg**, qui demande que les conséquences d'un retard en cas de contributions forfaitaires soient précisées dans le texte légal.

SZ est d'avis que les organismes responsables doivent veiller à ne présenter dans les projets d'agglomération que des mesures dont la réalisation peut commencer à brève échéance. Il serait en l'occurrence utile de le souligner explicitement dans les directives de l'OFROU. Il faut également que les organismes responsables assurent le suivi des mesures déjà présentées à l'aide d'un système interne de contrôle de gestion, qu'ils vérifient en permanence le respect des délais et qu'ils prennent les mesures appropriées en cas de retard.

SG fait remarquer que dans la version allemande du rapport explicatif, le terme utilisé à propos des travaux est «umgesetzt» (réalisés), ce qui signifie qu'ils doivent être terminés dans le délai prescrit. Or, le délai prévu dans l'ordonnance ne peut et ne doit concerner que le début des travaux. Il convient donc de corriger la version allemande du rapport explicatif.

Al. 1

SO comprend que l'on prescrive à l'avenir un délai d'exécution de quatre ans pour toutes les mesures. Cela permettra d'éviter que des projets non aboutis, reposant simplement sur de vagues idées, ne soient présentés au titre des projets d'agglomération.

Chablais Agglo est d'avis que l'adoption d'un délai de quatre ans pour la mise en œuvre des mesures est justifiée et favorisera une réalisation plus rapide.

La **DTAP**, **AG**, **BS**, **GR**, **LU** et **OW** soulignent que le délai prévu de quatre ans est impraticable, car l'expérience montre que le temps nécessaire pour la réalisation, après que la décision de cofinancement par la Confédération est tombée, est souvent très long, en particulier pour les grands projets et pour l'aménagement de l'espace routier. Il y a à cela plusieurs raisons, dont l'une est qu'il vaut mieux, plutôt que de s'engager dans un litige juridique avec les riverains des projets, chercher avec eux une solution acceptable. Sont concernés par cette problématique principalement les projets routiers. Il est donc souhaitable que les cantons disposent d'un certain temps pour trouver ces solutions. De plus, les cantons ont besoin de suffisamment de temps pour planifier les mesures conjointement avec les communes et pour mener les procédures de consultation.

TG fait remarquer que le délai d'exécution de quatre ans risque d'être trop court, en particulier pour les projets complexes. **AG**, **AR**, **FR**, **SZ**, la **Regio Wil** et les associations **Agglomération Rheintal** et **Agglomération Werdenberg-Liechtenstein** sont également d'avis, vu les expériences faites à ce jour, que le délai d'exécution des mesures de construction relevant des projets d'agglomération est trop court. Selon **SZ**, la pratique montre que la réalisation des mesures requiert régulièrement plus de temps que les quatre ans proposés. **FR** souligne que le canton partage l'idée sous-jacente de voir les mesures des projets d'agglomération être mises en œuvre dans un délai raisonnable, mais fait remarquer la difficulté qu'ont et auront les petites, les moyennes et même certaines grandes agglomérations à tenir le rythme quadriennal soutenu d'établissement et de validation d'une telle planification ainsi que de développement et de réalisation de toutes les mesures d'infrastructure de transport contenues dans la génération correspondante de projet d'agglomération. En **AG**, on s'efforce de prendre des décisions financières communales et cantonales qui évitent les procédures de recours. Or, développer un projet consensuel amène souvent à prendre du retard. Actuellement, il n'est pas clairement établi si une mesure accusant un retard de ce type pourra faire l'objet d'une nouvelle requête de cofinancement dans le cadre du projet d'agglomération de la génération suivante. Quoi qu'il en soit, si le retard est constaté dans la seconde moitié du délai d'exécution de quatre ans, il ne sera déjà plus possible de présenter de nouveau la mesure dans le cadre de la génération suivante. Il faudra alors repousser la mesure jusqu'au deuxième projet d'agglomération suivant. Il en résultera des retards artificiels, dont le processus de développement des projets – de plus en plus exigeant et complexe – n'a certainement pas besoin.

Du point de vue de la **CGCA** et de **GL**, qui s'associe à l'avis de la **CGCA**, le délai de quatre ans n'est applicable que sous réserve, en particulier pour les petites et les moyennes agglomérations et pour les mesures de grande ampleur. Les appels d'offres, l'approbation des crédits par les différentes instances compétentes ainsi que les procédures juridiques sont autant de causes potentielles de retards. La **CGCA** et le canton demandent par conséquent de prévoir dans ce domaine également davantage de souplesse, de manière à disposer du temps nécessaire pour trouver des solutions optimales.

AR souligne que, selon son expérience, le processus de planification peut durer plusieurs années, même sans oppositions. En particulier la recherche d'un consensus avec les communes et les autres groupes d'intérêts se fait de plus en plus exigeante et demande donc du temps. Il faut en outre tenir compte des scrutins populaires sur les crédits.

De l'avis de **BE**, le délai de quatre ans est trop serré. Les grands projets, en particulier, traversent des processus politiques longs et complexes. Ils subissent en outre parfois des modifications qui prennent aussi du temps et n'étaient pas prévisibles au moment du dépôt des projets d'agglomération. Enfin, si une mesure dépassait ne serait-ce même que de peu le délai de quatre ans, le risque existerait qu'il soit déjà trop tard pour la présenter de nouveau dans le projet d'agglomération de la génération suivante.

BL relève que les expériences faites avec les projets d'agglomération des deux premières générations montrent que les projets peuvent subir des retards leur faisant dépasser le délai de quatre ans en raison non seulement des procédures de recours (dont l'ordonnance tient compte), mais également d'autres procédures sur lesquelles les responsables des projets n'ont aucune influence. La limitation du délai d'exécution à quatre ans présente donc le risque que des projets importants finissent par ne pas être réalisés, ce qui va à l'encontre même du but visé avec les programmes d'agglomération.

FR fait valoir que, d'une manière générale, les difficultés patentes rencontrées par la plupart des cantons et des agglomérations dans la mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération dans des délais

raisonnables devraient militer en faveur d'une adaptation de la durée des générations des projets d'agglomération.

GE souligne que si le canton partage l'importance d'une mise en œuvre rapide des projets, il n'en reste pas moins nécessaire de tenir compte du niveau de complexité variable des mesures cofinancées des programmes d'agglomération.

NW considère aussi que le délai de quatre ans est trop court. La pratique montre que lors de la mise en œuvre des projets d'agglomération de première et de deuxième génération, on a connu des retards dans toutes les agglomérations et qu'une grande partie des mesures n'ont pas pu être réalisées dans un délai de quatre ans. Dans le rapport explicatif, l'argument est avancé selon lequel, dès les échanges techniques qui interviennent avec la Confédération préalablement à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération, les agglomérations et les cantons ont connaissance du fait que, sur la base de l'examen par la Confédération, certaines mesures pourront faire l'objet d'une demande de cofinancement dans le message correspondant. Ainsi, compte tenu également du délai d'exécution de quatre ans proposé dans l'ordonnance, le délai effectif qui leur est imparti pour mettre en œuvre les mesures est en réalité de six ans. Pour le canton, cet argument n'est pas concluant, d'autant moins que pour le délai d'exécution, c'est l'arrêté fédéral définitif – et par conséquent le délai de quatre ans – qui est déterminant.

Au vu de l'expérience tirée de la mise en œuvre de son programme cantonal de construction de routes, **SG** sait que même en l'accélégrant continuellement, la réalisation des projets dure souvent plus longtemps que prévu et qu'il est difficile d'estimer le temps effectivement nécessaire. C'est pourquoi le canton considère que le délai de quatre ans proposé dans l'ordonnance est trop court et qu'il constitue un changement trop radical par rapport à la réglementation actuelle résultant des accords sur les prestations.

De l'avis de **SH**, dans de nombreux cas, cela n'aurait guère de sens que les différentes agglomérations élaborent un nouveau programme stratégique tous les quatre ans, car ces programmes ont un horizon temporel de cinq à dix ans. Certes, le canton se félicite que la Confédération lance des projets d'agglomération tous les quatre ans, et qu'elle les évalue et fasse approuver les contributions correspondantes par le Parlement avec la même périodicité, mais il ne faut pas obliger les agglomérations à présenter un nouveau programme tous les quatre ans.

Dans son avis, **TI** souligne que nonobstant sa suspension en cas de recours, le délai prévu est irréaliste et ne tient pas compte de la différente complexité des mesures. Dans la pratique, les mesures – qui nécessitent des investissements de plusieurs dizaines de millions de francs – doivent suivre un parcours politique, technico-administratif et procédural qui dépasse en règle générale largement le délai proposé (octroi des crédits de planification et de construction, attribution des mandats de planification, information et participation de la population, collecte et évaluation des préavis des services cantonaux et fédéraux, recherche d'un consensus, procédure de publication, signature des conventions de financement avec les communes et la Confédération, adjudication des mandats).

VS demande qu'il soit renoncé à la fixation d'un délai sous la forme prévue et qu'une formule offrant plus de souplesse soit élaborée, car il serait regrettable que l'engagement en faveur d'une mesure concertée et reconnue comme importante doive définitivement être abandonné. Le fait est que le délai de quatre ans fixé pour le début de la mise en œuvre des mesures peut paraître cohérent aux motifs développés dans le rapport explicatif. Dans la pratique et à l'exemple d'un cas de mesures planifiées et à engager par le canton lui-même, il exclut cependant la survenance d'événements non planifiables ou encore la modification de conditions-cadres pouvant intervenir durant ce délai, telles que la nécessité de procéder, au regard d'une modification très rapide de la situation financière, à des réductions budgétaires importantes au niveau des investissements, à des modifications de la planification budgétaire cantonale faisant suite à des événements exceptionnels, comme des intempéries et/ou autres événements à caractère catastrophique, ayant pour conséquence des déplacements de priorités en matière d'investissements.

Du point de vue de **ZG**, le délai d'exécution doit être plus long, car dans de nombreux cas, le début des travaux dépend de différentes décisions à prendre aux niveaux communal et cantonal ainsi que d'autres projets. Il est choquant de constater que, sous le droit actuel, il arrive que le lancement de travaux doive

attendre la conclusion de la convention de financement avec la Confédération ou que l'on doive renoncer aux contributions fédérales du fait que le financement n'a pas pu être réglé à temps. Il a également été constaté que plus le projet est concret, plus l'estimation des coûts est précise, mais aussi plus le délai d'exécution est bref. Il y a donc lieu de tenir davantage compte de cette réalité. Pour éviter que la condition générale du délai de quatre ans ne se traduise par une exclusion de fait de nombreux projets du cofinancement, il faut prévoir une marge de manœuvre plus importante en amont dudit cofinancement. Il en résultera une plus grande précision des indications de coûts et de délais lors du dépôt des projets d'agglomération. Il devrait ainsi être possible de cofinancer également des nouvelles mesures qui seront déjà en cours de réalisation, voire déjà achevées, au moment de la conclusion de la convention de financement.

ZH relève que le durcissement envisagé est compréhensible, mais que le délai de quatre ans est trop court. Suivant le projet, le temps nécessaire à la réalisation à compter du moment où le cofinancement est accordé peut être considérable. C'est le cas en particulier des projets complexes, qui impliquent un gros travail de coordination avec les différents participants, ou des projets contestés, dans lesquels il faut chercher une solution amiable afin d'éviter les litiges juridiques. De plus, une périodicité de remaniement de quatre ans pour des programmes stratégiques tels que ceux des projets d'agglomération est très courte. Les organismes responsables qui, pour cette raison, ne présenteront un nouveau programme que tous les huit ans devraient pouvoir utiliser toute la période séparant deux dépôts de programmes pour en assurer la réalisation.

L'Agglomération **de Delémont** considère que le délai de quatre ans pour la réalisation (début des travaux) des mesures d'agglomération est trop restrictif pour les mesures des projets de troisième génération. L'application de ce délai pour ces projets ne pourra pas être respectée. Les mesures définies en priorité A dans les projets d'agglomération de troisième génération ont été établies sans connaissance de cette contrainte. Des mesures en priorité A peuvent être prévues dès 2022. Il suffira que le projet prenne une année de retard et le cofinancement sera annulé. En outre, dans le cas de Delémont et certainement dans d'autres, les projets d'agglomération de troisième génération ont dû être finalisés avant que la planification financière cantonale définitive des investissements 2017-2021 ne soit connue. Plusieurs mesures d'agglomération ne sont pas planifiées dans ce délai. Le fait que la planification financière 2017-2021 n'ait pas été connue lors de la finalisation des projets d'agglomération de troisième génération nécessiterait plus de marge de manœuvre.

De l'avis de l'**Agglomération Brig-Visp-Naters**, compte tenu des expériences faites avec les projets d'agglomération de première et de deuxième génération, le délai de quatre ans est difficilement tenable et inapproprié. La réalisation de nombreux projets de petite et moyenne importance dépend de celle de projets d'ordre supérieur (par ex. la construction de l'autoroute A9 ou la planification des gares ferroviaires et des hôpitaux influent sur les délais de réalisation des mesures de mobilité douce), dont la planification ne peut pas être établie à l'année près au moment du dépôt des projets d'agglomération.

Sur la base de ses expériences, l'association **Agglomération Werdenberg-Liechtenstein** estime que le délai d'exécution de quatre ans est très court et irréaliste.

Se fondant également sur les expériences faites à ce jour, l'**Agglo St. Gallen-Bodensee** et l'association **Agglomération Kreuzlingen-Konstanz** considèrent aussi que le délai prévu de quatre ans est très court, la seconde ajoutant que c'est particulièrement vrai dans une agglomération transfrontalière.

De l'avis de la **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, du **Pôle métropolitain du Genevois français** et des départements de l'**Ain** et de **Haute-Savoie**, l'introduction de délais pour la réalisation des mesures afin de garantir l'exécution rapide des mesures cofinancées par la Confédération doit être précisée. Pour le **GLCT**, la **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, le **Pôle métropolitain du Genevois français** et les départements de l'**Ain** et de **Haute-Savoie**, la proposition de délais assez stricts pour la réalisation des mesures semble un levier intéressant pour permettre la priorisation des mesures. Toutefois, souligne le **GLCT**, pour les mesures dont la mise en œuvre est complexe et pour lesquelles la contribution fédérale est indispensable, par exemple la construction de tramways, six ans semblent très courts pour couvrir l'entier des procédures à partir d'un avant-projet. C'est pourquoi la **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, le **Pôle métropolitain du Genevois français** et les départements de l'**Ain** et de **Haute-Savoie** considèrent qu'une approche différenciée devrait être envisagée. Ils demandent en outre que la Confédération tienne compte du contexte transfrontalier, plus complexe, et de son impact sur les délais

et les coûts de réalisation, notamment pour les projets lourds tels que les tramways. Enfin, le **GLCT** s'interroge sur la capacité matérielle de la Confédération à suivre et à accompagner la mise en œuvre des mesures dans les délais évoqués précédemment. **GE** s'associe à l'avis du GLCT.

Du point de vue de l'**ACS**, le délai de quatre ans est intenable. La réalisation de projets complexes, tant communaux que cantonaux ou même nationaux, requiert souvent plus de quatre ans, en particulier lorsque le projet dépend d'autres planifications ou projets.

L'**UVS** considère que le délai de quatre ans est inapproprié et qu'il ne tient pas compte de la réalité entourant les projets de construction complexes dans l'espace urbain. En particulier les grands projets et l'aménagement de l'espace routier demandent beaucoup de temps.

L'**ATE** estime que le délai de quatre ans est trop court, notamment pour des projets de grande envergure (nouvelle ligne de tram, réaménagement de l'espace routier avec mise en site propre des bus, etc.). Ces grands projets touchent un grand nombre d'acteurs privés et institutionnels et tissent souvent des liens étroits avec d'autres mesures du projet d'agglomération, voire avec des projets indépendants de celui-ci. Un retard pris dans une mesure peut retarder sensiblement la réalisation d'une autre mesure.

AR, BS, FR, TG, l'**Agglo St. Gallen-Bodensee** et la **Regio Wil** proposent un délai d'exécution de six ans, tandis que la **DTAP**, la **CGCA**, **AG, BL, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, ZH**, l'association **Agglomération Werdenberg-Liechtenstein**, l'**ACS**, l'**UVS** et l'**ATE** en demandent un de huit ans. **BE** propose de fixer le délai à six ans, avec possibilité de le prolonger à huit ans pour les grands projets. Pour les projets d'agglomération à partir de la troisième génération, le délai d'exécution devrait être d'au moins huit ans estime **GR**. Quant à **NE** et au **RUN**, afin de tendre effectivement vers le délai de six ans exprimé dans le rapport explicatif mais également afin de mieux tenir compte des aléas conjoncturels et des situations financières des maîtres d'ouvrage, ils demandent de porter le délai d'exécution, tout au moins dans une phase transitoire, de quatre à six ans à partir de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération. **TI** appelle de ses vœux un délai de six ans pour les mesures nécessitant un investissement de plus de 5 millions de francs. Selon la proposition de **ZG**, le délai d'exécution inscrit dans le nouvel art. 23a OUMin doit être fixé de manière à ce que les nouvelles mesures soient cofinancées au plus tôt au moment du début des travaux et pendant quatre au plus avant et après l'approbation de l'arrêté fédéral. Les associations **Agglomération Rheintal** et **Agglomération Kreuzlingen-Konstanz** proposent, pour l'une, d'examiner un délai plus long compris entre huit et dix ans et, pour l'autre, d'adopter un délai d'au moins six ans. Afin d'avoir une transition plus souple, l'**Agglomération de Delémont** demande un délai de huit ans pour les projets d'agglomération de la troisième génération. L'**Agglomération Brig-Visp-Naters** demande aussi davantage de souplesse et propose de prolonger le délai à huit ans. L'**Agglo Basel** est tenante d'un délai plus long compris entre six et huit ans, éventuellement dépendant de l'ampleur et de la complexité du projet. L'**UTP** propose qu'un délai supplémentaire jusqu'à six ans soit accordé aux projets complexes où les programmes d'agglomération dépendent d'autres planifications ou projets (dont parfois de l'OFT ou de l'OFROU). Elle demande donc d'ajouter à l'art. 23a OUMin un quatrième alinéa disposant de cette règle.

De l'avis de **VD**, le délai prévu de quatre ans ne doit pas s'appliquer aux mesures pour lesquelles la Confédération exige le dépôt d'un avant-projet conjointement avec la remise du projet d'agglomération. Selon les directives, il s'agit des infrastructures dont le coût dépasse 100 millions de francs. Il apparaît en effet clairement que le risque de non-respect d'un planning est fortement corrélé avec l'importance et la complexité d'une infrastructure.

La **DTAP**, **AG, GR, LU** et **OW** font remarquer qu'un délai de huit ans permettrait de profiter d'un chevauchement des générations dans le temps: si une mesure devait dépasser de peu le délai de huit ans, il serait possible de la présenter de nouveau dans le cadre du projet d'agglomération de la génération suivante. Un délai de quatre ans ne permettrait pas de profiter de ce mécanisme; quant à un délai de six ans, il serait certes en principe suffisant, mais l'expérience montre qu'un tel délai est souvent trop serré, en particulier pour les grands projets routiers.

BE relève qu'avec un délai d'au moins six ans, un chevauchement dans le temps serait possible et que les mesures ayant pris du retard pourraient trouver place dans le prochain projet d'agglomération.

La présentation d'un programme tous les huit ans serait largement suffisante pour toute agglomération, estime **SH**. Le délai d'exécution doit donc être fixé à huit ans, même si l'agglomération présente le programme suivant après seulement quatre ans.

L'**UVS** souligne que les expériences faites en matière de développement et de réalisation de projets dans les villes montrent que si les projets durent parfois plus de quatre ans, ce n'est pas uniquement en raison de litiges juridiques. Il y a souvent des interdépendances avec d'autres planifications ou avec des projets de tiers (y compris de l'OFT ou de l'OFROU) et il arrive également que le besoin imprévu d'intégrer d'autres participants se manifeste en cours de projet. L'art. 23a OUMin devrait en tenir compte.

GE demande que l'ordonnance soit adaptée pour corrélérer le délai d'exécution à la notion de faible ampleur ou de grande ampleur, décrite dans les directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération.

La **DTAP, AG, BS, GR, LU, OW, ZH** et l'**UVS** proposent de compléter l'art. 23a par un quatrième alinéa, dont la teneur serait la suivante: «Dans des circonstances particulières et à la demande de l'organisme responsable, le délai d'exécution d'une mesure ou d'une mesure partielle ainsi que des mesures qui en dépendent peut être prolongé.» **BL** et l'**Agglo Basel** sont également d'avis qu'il convient d'ajouter un quatrième alinéa disposant qu'il est possible de présenter une requête dûment justifiée de prolongation du délai (par analogie avec la modification de mesures).

Pour la **DTAP, AG, BS, GR, LU, OW** et **ZH**, sont réputées constituer des circonstances particulières notamment les modifications et les regroupements de mesures. Cela se justifie par le fait que, dans la pratique, les agglomérations doivent souvent faire face à des modifications. Or, ces modifications ne doivent pas être considérées comme des dépassements de délai, avec pour conséquence la suppression des contributions fédérales ou la déchéance du droit à ces contributions. La **DTAP, AG, BS, GR** et **OW** ajoutent qu'il existe également d'autres circonstances justifiant une suspension du délai et dans lesquelles les agglomérations doivent avoir la possibilité de présenter une requête de prolongation du délai.

BL et l'**Agglo Basel** font remarquer qu'il arrive souvent, dans la pratique, qu'une mesure soit modifiée et regroupée avec une autre mesure. De telles modifications ne doivent pas être considérées comme des dépassements de délai, avec pour conséquence l'extinction du droit à des contributions fédérales. Il convient donc de clarifier la situation en inscrivant dans l'OUMin une disposition garantissant que ce ne soit pas le cas.

La **SVI** relève qu'outre le cas d'un recours, d'autres facteurs externes indépendants de la planification des mesures par l'agglomération peuvent avoir un effet majeur sur le calendrier de mise en œuvre. Par exemple, une modification importante des conditions-cadre économiques d'une région peut remettre en cause la capacité de financement d'une mesure à une échéance donnée. L'agglomération se verrait alors obligée de reporter la mise en œuvre d'une ou de plusieurs années. Cela est particulièrement le cas pour les petites agglomérations et celles des régions périphériques. Il en va de même lors de mesures dépendant directement de la réalisation d'une infrastructure supérieure dont la mise en œuvre se trouverait retardée. Il s'agit là d'un facteur externe indépendant de la volonté de l'agglomération de réaliser une mesure. La **SVI** estime nécessaire d'inclure, dans la méthode proposée, une manière de prolonger le délai de mise en œuvre, sur la base de la justification par l'agglomération de l'apparition d'un facteur externe qui n'était pas prévisible lors du dépôt du projet d'agglomération. Ces aspects importants doivent donc être approfondis et précisés, soit dans le cadre de la révision de l'OUMin, soit dans celui de la révision de la directive du DETEC sur le cofinancement des projets d'agglomération.

Al. 2

De l'avis de la **SVI**, le début du délai, fixé à trois mois après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral sur la libération des crédits, semble judicieux.

La **SVI** relève également avec satisfaction l'introduction d'un processus de «suspension» du délai en cas de recours, situation indépendante de la planification de la réalisation d'une mesure.

FR et l'**Agglomération de Fribourg** estiment que le choix de faire démarrer le délai de quatre ans trois mois après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur

du trafic d'agglomération et non depuis la signature de l'accord sur les prestations, comme c'est le cas pour les projets d'agglomération de première et de deuxième génération, est moins favorable aux autorités chargées de mettre en œuvre les mesures des projets d'agglomération. Pour cette raison, le canton et l'agglomération plaident pour le maintien de la solution actuelle.

SG propose, en ce qui concerne les trains de mesures bénéficiant de contributions fédérales, de disposer dans l'ordonnance que l'exécution du train de mesures est réputée avoir commencé dès que la première unité de prestation a été réalisée.

Dans le cas de séries de mesures, **TI** propose que le délai de début des travaux soit considéré comme tenu si au moins une mesure de ladite série l'a respecté.

Al. 3

L'**ATE** soutient l'article 23a, al. 3, OUMin, qui tient compte des retards liés à une procédure de recours dans les délais d'exécution imposés par la Confédération.

NE et le **RUN** se félicitent de la suspension du délai d'exécution imparti en cas de procédure de recours contre les mesures concernées par la procédure et les mesures qui en dépendent.

De l'avis de la **SVI**, dans le cas d'une suspension du délai en cas de recours, les règles exactes de définition de la période de suspension devraient être précisées.

Pour **FR**, les délais semblent insuffisants en cas de recours. Le canton invite aussi à préciser ce que l'on entend par recours, car les pratiques entre cantons varient.

NE et le **RUN** relèvent que la notion de recours n'est pas explicitée dans le texte. Ils souhaitent la confirmation que la notion de recours démocratique, de type référendum, est explicitement intégrée dans ce principe. C'est pourquoi ils demandent la confirmation que la suspension de la réalisation liée au lancement d'un référendum sera considérée comme une procédure de recours suspendant le délai imparti au sens de l'art. 23a, al. 3.

La **DTAP**, **AG**, **GR**, **LU**, **OW**, **ZH** et l'**UTP** soulignent qu'outre les procédures de recours au sens strict, les scrutins référendaires peuvent aussi entraîner d'importants retards et conduire à des dépassements de délai. Or, le lancement d'un référendum échappe au domaine d'influence du canton ou de la commune. Il est donc proposé de compléter l'art. 23a OUMin par une disposition précisant que si une décision doit être prise par voie de scrutin populaire suite à l'aboutissement d'un référendum, la computation du délai d'exécution est également suspendue. **SZ**, l'**UVS** et l'**ACS** font la même proposition. Cette dernière justifie sa demande par le fait que les communes tendent de plus en plus à intégrer la population dans l'élaboration de leurs projets de planification du trafic et d'aménagement du territoire. Les processus participatifs demandent certes beaucoup de temps et sont parfois imprévisibles, mais ils contribuent souvent à éviter des référendums ou d'interminables litiges juridiques avec les riverains. Il s'agit donc de tenir compte de cette évolution positive également dans les projets d'agglomération.

L'**Agglo Basel** fait remarquer qu'outre les procédures de recours, d'autres scénarios peuvent déboucher sur d'importants retards et par conséquent sur des dépassements de délai non imputables aux participants au projet.

Art. 24, al. 4 et 6

Du point de vue de **NW**, ces dispositions semblent appropriées.

Art. 24a, al. 1, let. d

NW souligne dans son avis que cette disposition semble appropriée.

Art. 32, al. 3, 5 et 6

NW considère ces dispositions comme appropriées.

Annexe 2

Compte tenu de la situation actuelle, certains cantons proposent différentes modifications de l'annexe 2:

AG: modification linguistique concernant la route n° 7 («Bad Zurzach» au lieu de «Zurzach»);

BE: mise en œuvre rapide du développement matériellement justifié du réseau complémentaire des routes nationales, conformément à la fiche de mesures B 07 du plan directeur cantonal, car il s'agit d'un élément faisant logiquement partie des modifications en relation avec le FORTA;

GR: correction de la longueur des routes principales n° 3, 19, 27, 28, 29, 416 et 417, selon la liste;

TG: modification en relation avec le tronçon de jonction de Wiedehorn à Arbon-West, qui fait partie de la route nationale et non de la route principale H13. Le canton demande en outre que le calcul des contributions selon l'art. 17 OUMin soit justifié de manière compréhensible, canton par canton;

VS: le kilométrage figurant en regard des routes principales sur territoire valaisan ne correspond pas exactement aux chiffres du canton. Il est globalement inférieur de cinq kilomètres et il s'agit de clarifier cette différence. Le canton prend en outre acte que cette liste des routes correspond à la situation après transfert de deux axes cantonaux au réseau des routes nationales, mais n'intègre pas encore le classement d'axes cantonaux en routes principales, en application des dispositions du plan sectoriel;

ZH: mise à jour concernant la route principale n° 17. Cette route ne longe pas la jonction Zürich–Wiedikon comme indiqué dans l'annexe, mais croise la route nationale à la hauteur de la jonction Zürich–Unterstrass. Il faut donc modifier l'indication du tronçon comme suit: «Zürich–Unterstrass (N1)–Meilen–Feldbach–(SG)» au lieu de «Zürich–Wiedikon (N3)–Meilen–Feldbach–(SG)».

Annexe 4

AG, AI et l'UVS souscrivent à l'adaptation de la liste des agglomérations et villes ayant droit à des contributions (liste VACo).

UR approuve la liste VACo et se félicite de l'harmonisation de l'annexe 4 avec les éléments stratégiques du développement territorial du canton arrêtés dans le plan directeur cantonal.

La **DTAP, AG, BS, GR, LU, OW, l'ACS et l'Agglo Basel** approuvent le principe de l'élargissement de la liste des communes ayant droit à des contributions fédérales relevant des projets d'agglomération.

SG soutient la proposition de modification de l'annexe 4 dans ses grandes lignes. Le canton fait cependant remarquer que les cas n'ont pas tous fait l'objet d'une évaluation technique au sein du groupe de travail.

De l'avis de **BE**, la proposition de l'ARE relative à la gestion des cas particuliers appliquée dans l'annexe 4 est appropriée. Le canton approuve en outre l'idée de former des ensembles d'agglomérations cohérents.

FR relève que la liste VACo s'écarte de la nouvelle définition statistique des agglomérations donnée par l'OFS.

SH se félicite de l'analyse qui est faite du périmètre de l'agglomération schaffhouseise.

L'**Agglo St. Gallen-Bodensee** et l'association **Agglomération Werdenberg-Liechtenstein** considèrent que les périmètres d'agglomération proposés comme ayant droit à des contributions sont plus corrects, plus précis et mieux adaptés que les nouveaux périmètres 2012 de l'OFS.

Les participants à la consultation ci-dessous soutiennent ou approuvent l'inscription des communes suivantes:

AG: inscription de la commune d'Oberrüti dans l'agglomération de Zoug; commune de Holderbank (AG) dans l'agglomération de Lenzbourg; communes de Schneisingen et de Künten dans l'agglomération de Zurich; commune de Remigen dans l'agglomération de Baden-Brugg; communes de Hellikon, d'Obermumpf, d'Olsberg, de Wegenstetten et de Zuzgen dans l'agglomération de Bâle; commune de Münchwilen;

AI: inscription du chef-lieu Appenzell;

SO: inscription des communes de Büsserach, de Kleinlützel, de Nunningen, de Seewen et de Zullwil;

AareLand: inscription de la commune de Wikon dans l'agglomération d'Olten-Zofingue;

Agglo St. Gallen-Bodensee: inscription des communes de Berg (SG), d'Untereggen et d'Eggersriet. L'intégration de ces communes est appréciée en raison de leur forte orientation vers la ou les agglomération(s)-centre(s), puisque leur part de trafic pendulaire s'élève respectivement à 64 %, 66 % et 51 %;

Agglomération de Delémont: inscription de la commune de Courtételle;

Regio Wil: inscription de la commune de Jonschwil;

Agglomération Kreuzlingen-Konstanz: inscription de la commune de Reichenau, qui est cependant aussi fortement imbriquée avec la ville de Constance (DE).

Agglomération Werdenberg-Liechtenstein: inscription de la commune de Gams.

AG se félicite du transfert de la commune de Neuenhof dans l'agglomération de Baden-Brugg.

LU considère que l'intégration de la commune de Wikon dans l'agglomération d'Olten-Zofingue est opportune.

FR prend acte que plusieurs communes fribourgeoises font partie d'agglomérations ayant droit à des contributions hors canton, à savoir Bösingen, Schmiten et Wünnewil-Flamatt dans l'agglomération de Berne et Attalens, Bossonnens, Châtel-Saint-Denis et Remaufens dans l'agglomération Vevey-Montreux (statu quo par rapport à la situation des précédentes générations de projets d'agglomération), et que deux communes (nouveau) sont entrées dans le cercle des bénéficiaires potentiels des contributions fédérales, à savoir Broc dans l'agglomération de Bulle et Prez-vers-Noréaz dans celle de Fribourg.

De l'avis de **VS**, l'élargissement de l'agglomération de Brig-Visp-Naters à cinq nouvelles communes ne semble pas problématique pour les prochaines générations de projets d'agglomération.

L'**Agglomération de Fribourg** note que la commune de Prez-vers-Noréaz a été ajoutée à la liste des 30 communes pouvant d'ores et déjà prétendre à l'octroi de contributions dans la région de Fribourg. Elle n'a pas de remarques à formuler concernant l'étendue de ce périmètre qui présente une continuité territoriale.

De l'avis de **BE**, l'adaptation du droit aux contributions à la nouvelle définition des agglomérations en combinaison avec la garantie des droits acquis est une bonne chose. Il est en effet important que les agglomérations actuelles puissent continuer à élaborer des projets d'agglomération et poursuivre ainsi sur une voie dans laquelle elles se sont engagées avec succès.

L'**Agglo St. Gallen-Bodensee** accorde une grande importance à la garantie des droits acquis proposée, non pas en raison de la garantie en tant que telle, mais parce que, sans cela, une ville comme Flawil (outre trois autres communes plus petites) ne serait plus incluse dans le périmètre donnant droit à des contributions. Une telle situation serait incompréhensible du point de vue technique.

L'association **Agglomération Kreuzlingen-Konstanz** se déclare très satisfaite que d'après la liste VACo remaniée, toutes les communes comptant actuellement au nombre des ayants droit continueront à faire partie de l'agglomération et, partant, à avoir droit à des contributions.

TG se félicite que d'après la liste VACo remaniée, toutes les communes qui y figurent actuellement continueront à faire partie des ayants droit.

Le **PSS** approuve et soutient la décision de maintenir le droit aux contributions pour toutes les communes qui figurent sur la liste VACo de l'annexe 4 de l'actuelle OUMin. De l'avis du parti, priver certaines communes de ce droit créerait des difficultés et serait préjudiciable à l'idée même qui soutient les projets d'agglomération.

L'**UTP** salue la volonté de veiller au maintien des droits des communes qui pouvaient jusqu'à présent, avec l'ancienne définition d'agglomérations, bénéficier de contributions fédérales et participer à un projet d'agglomération. En effet, le maintien du droit à des contributions pour les villes et les

agglomérations qui en bénéficient actuellement permet de continuer à encourager les démarches collaboratives déjà engagées dans ces villes et agglomérations.

NW se réjouit de constater que l'agglomération de Stans avec les communes mentionnées est inscrite sur la liste VACo et qu'elle continuera donc à avoir droit à des contributions.

Dans leurs avis, la **DTAP, AG, BS, GR, LU** et **OW** relèvent que la décision selon laquelle tous les chefs-lieux auront droit à des contributions est la bienvenue en termes de cohésion.

Le **SAB** approuve le principe en vertu duquel tous les chefs-lieux des cantons figureront sur la liste VACo.

TG souligne que la comparaison de la définition actuelle, fondée sur des données de 2000, avec la nouvelle définition met en évidence d'importantes différences. D'après la nouvelle définition, les communes-centres des agglomérations, nouvellement définies, et les communes de couronne sont considérées comme formant les agglomérations. Or, les couronnes des agglomérations se sont considérablement étendues par rapport à la définition de 2000.

L'**Agglomération de Fribourg** observe que les communes ayant droit à des contributions fédérales au titre du trafic d'agglomération sont exhaustivement énumérées dans l'annexe de l'OUMin.

NE et le **RUN** soutiennent la proposition d'adaptation de la liste VACo élaborée sur la base de la mise à jour de la définition des espaces à caractère urbain de l'OFS. Toutefois, comme par le passé, la définition du périmètre de l'agglomération RUN fera l'objet d'un examen approfondi à l'occasion de l'élaboration du projet d'agglomération de quatrième génération. La définition du périmètre sera à mettre en lien avec la stratégie de développement territorial cantonal et les orientations fixées par le plan directeur cantonal.

Le **RUN** soutient sans réserve l'adaptation de la liste VACo en précisant que les listes de communes mentionnées dans l'annexe 4 sous «La Chaux-de-Fonds-Le Locle» et «Neuchâtel» confirment leur volonté politique de former une seule et unique agglomération polycentrique réunissant les deux pôles urbains cantonaux dans le cadre du projet d'agglomération RUN.

La **SVI** soutient fortement la méthode proposée pour la définition des villes et agglomérations ayant droit aux contributions. La simple application de la définition statistique n'est en effet pas convaincante dans la mesure où celle-ci est sujette à adaptation et présente le risque qu'une commune ou agglomération perde subitement le droit aux contributions. L'élaboration de la liste au sein d'un groupe de travail multipartite est ainsi largement saluée. L'**UVS** souligne le caractère exemplaire de l'intégration des cantons, des organismes responsables, des villes et des communes aux travaux de révision de la liste. De l'avis de l'**ACS**, la participation de représentants des communes, des cantons et des organismes responsables au groupe de travail «Villes et agglomérations ayant droit à des contributions» s'est révélée payante.

La **DTAP, AG, BS, GR, LU, OW** et l'**Agglo Basel** regrettent que les résultats des discussions du groupe de travail «Villes et agglomérations ayant droit à des contributions» n'aient pas été entièrement repris dans le projet de nouvelle OUMin et que les travaux du groupe n'aient pas pu être portés à leur terme. La **DTAP, AG, BS, GR, LU** et **OW** ajoutent que plusieurs agglomérations sont critiques vis-à-vis de l'inscription de certaines communes (en particulier de communes situées à l'étranger), car de leur point de vue ces communes ne font pas partie de l'agglomération concernée.

BL fait remarquer que la délimitation du nouveau périmètre de l'agglomération n'est pas interprétable de manière concluante, même en se fondant sur les commentaires du rapport explicatif. La séparation entre espace «urbain» et espace «rural» n'est pas vraiment reconnaissable, contrairement au périmètre actuel – abstraction faite de quelques lacunes. En raison de la nouvelle délimitation, le canton de Bâle-Campagne reste divisé en deux du point de vue de son appartenance à l'agglomération de Bâle, même si le cercle des communes ne faisant pas partie de cette agglomération devrait être un peu plus petit qu'aujourd'hui.

L'**Agglomération Brig-Visp-Naters** se déclare pour l'instant sceptique face à un élargissement du périmètre de l'agglomération. Elle souligne que ce périmètre doit correspondre à l'espace fonctionnel du fond de vallée du Haut-Valais et qu'il y a lieu de tenir compte des caractéristiques topographiques. Elle relève en outre que les communes suburbaines des deux centres que forment Viège et Brigue-

Glis/Naters doivent faire face à des défis différents et ne peuvent donc se servir qu'indirectement du projet d'agglomération. La grande majorité des mesures sont mises en œuvre dans les deux centres, mais une agglomération de Brigue-Viège-Naters forte profitera finalement à toute la région du Haut-Valais.

Du point de vue de l'association **Agglomération Rheintal**, le périmètre de l'agglomération proposé pour le droit aux contributions ne convient qu'en partie. Lancer un projet d'agglomération transfrontalier incluant toutes les parties concernées du côté du Vorarlberg mais pas toutes celles du côté suisse est jugé problématique. Du côté suisse, on traitera toutes les questions régionales au sein de l'association St-Galler Rheintal. La prise en considération de l'espace fonctionnel global devrait avoir plus de poids qu'une approche purement statistique.

Le **SAB** déplore fortement que l'OFS n'ait pas conscience des conséquences politiques de ses travaux statistiques, ou qu'il les ignore délibérément et systématiquement lors de l'élaboration de ses données de base. La définition des espaces territoriaux, notamment la définition des agglomérations ou celles des espaces ruraux et des régions de montagne, a des conséquences directes sur les mesures politiques, comme la politique des agglomérations, la politique régionale ou, dans le cas qui nous intéresse, la politique des transports. L'OFS devrait avoir conscience de ces conséquences et en tenir compte dès la phase d'élaboration de ses données de base.

De l'avis de l'**Agglo Valais central**, l'annexe 4 de l'OUMin ne semble toujours pas adaptée aux besoins réels des agglomérations. En effet, le Valais central est, selon les périmètres VACo, composé de deux agglomérations (secteur « Sion » et secteur « Sierre ») statistiquement indépendants, mais partageant fonctionnellement un destin commun, étant donné qu'ils sont indissociables en termes de planification territoriale. L'agglo Valais central a donc pris la décision de s'opposer à la liste VACo prédéfinie.

La **Ville de Martigny** fait également savoir que l'annexe 4 de l'OUMin (art. 19) ne lui semble toujours pas adaptée aux besoins réels des agglomérations, en particulier lorsque les conditions topographiques et socioéconomiques ne correspondent pas en tous points à la situation d'une métropole sans relief, ce qui est le cas pour le Coude du Rhône. L'agglo Coude du Rhône s'oppose donc à la liste VACo prédéfinie (uniquement Martigny et Martigny-Combe selon l'annexe «VACo – liste des communes par agglomération, proposition du groupe de travail»).

VD estime que par souci de cohérence avec les engagements pris dans le cadre des projets d'agglomération, la liste VACo devrait intégrer au minimum l'ensemble des communes signataires des projets approuvés par la Confédération. Une telle demande se justifie également par le fait que l'ARE a procédé ponctuellement à des adaptations de la liste non fondées sur la base statistique de l'OFS.

Du point de vue de **BL**, il faut veiller à ce que nulle part en Suisse l'élargissement d'un périmètre d'agglomération soit motivé par des considérations non pas techniques mais financières.

LU rejette l'élargissement de grande ampleur du périmètre de l'agglomération prévu pour Lucerne, avec l'intégration de six communes: Inwil, Eschenbach, Rain, Hildisrieden, Neuenkirch et Malters. Le canton propose un élargissement de faible ampleur, se limitant à la commune d'Inwil et éventuellement à celle de Malters.

L'**Agglomération Brig-Visp-Naters** demande que les agglomérations puissent fixer elles-mêmes leur périmètre, conjointement avec les cantons et avec l'accord de la Confédération.

L'**AareLand** fait valoir qu'il y a lieu de distinguer dans le projet d'agglomération – en tant que vision d'avenir – entre un périmètre de réflexion (ensemble de l'espace de l'AareLand) et un périmètre de traitement. De nombreuses mesures du projet d'agglomération ont un impact et une utilité qui vont au-delà du périmètre donnant droit à des contributions. Dans le cadre de la collaboration avec les communes et de la participation aux différentes générations de projets, il est apparu, à plusieurs reprises et à plusieurs endroits, que la délimitation actuelle est incompréhensible pour les communes du point de vue technique, soulevant ainsi des critiques. L'AareLand partage ces critiques, de même que l'exigence selon laquelle il faut impérativement adapter le périmètre donnant droit à des contributions pour le projet d'agglomération de quatrième génération.

GE demande, pour mieux pouvoir prendre en considération les spécificités du territoire franco-valdo-genevois, que la méthode d'analyse statistique proposée soit précisée, intègre la notion de périmètre

d'agglomération et que dans l'attente d'une évolution de l'approche, une certaine souplesse soit de mise quant à la possibilité des communes non éligibles d'accéder à des cofinancements fédéraux.

De l'avis de **NW**, l'ARE devrait aussi examiner, dans une perspective stratégique à long terme, des solutions autres que la définition statistique de l'OFS et qui tiennent compte des espaces fonctionnels et des petites agglomérations.

De l'avis de l'**Agglo St. Gallen-Bodensee**, se fonder sur le seul critère de la proportion de pendulaires est insuffisant, et c'est pourquoi le périmètre 2012 de l'OFS est insatisfaisant. Dans le cadre des travaux VACo, on a donc développé avec raison un critère de densité. Ce critère n'a toutefois été pris en considération que pour les communes du périmètre 2012 de l'OFS, autrement dit pour les communes présentant une part de pendulaires de plus de 33 % vers la ou les agglomération(s)-centre(s). Il s'ensuit que des communes ayant une part élevée de pendulaires, dépassant parfois 40 %, mais conservant un caractère rural très marqué sont incluses dans le périmètre OFS et, en partie, dans le périmètre VACo. Inversement, des communes présentant un fort caractère d'agglomération et de centre, mais une part peu élevée (< 33 %) de pendulaires ne sont pas incluses dans le périmètre. Si pour définir le périmètre d'agglomération ou le périmètre VACo, on avait aussi tenu compte intégralement, dès le début, du critère de densité, on aurait vraisemblablement obtenu d'autres résultats: des communes comme Degersheim, dont la part de pendulaires n'atteint pas le seuil de 33 %, mais qui n'en présente pas moins des caractéristiques de commune d'agglomération – à savoir une densité relativement élevée d'emplois, une forte densité de constructions et d'autres fonctions de centre comme les achats – auraient probablement été incluses dans le périmètre. L'Agglo St. Gallen-Bodensee propose donc que les résultats des calculs de la Confédération relatifs au critère de densité soient rendus publics (comme pour le critère des pendulaires) et que pour les communes qui remplissent le critère de densité mais n'atteignent juste pas le seuil requis pour le critère des pendulaires, on procède à une évaluation globale tenant compte également d'autres caractéristiques, comme la densité d'emplois et les fonctions de centre.

Le **GLCT** fait remarquer que la révision des critères d'éligibilité par l'ARE écarte toujours, du fait de la méthodologie retenue, un certain nombre de communes du district de Nyon et du Genevois français, dont des centres majeurs du Grand Genève. Des communes aux rôles reconnus par le projet d'agglomération dans l'organisation urbaine multipolaire du Grand Genève (en termes de mobilité, d'habitat, de développement économique et de services à la population) sont donc écartées de la possibilité d'accéder à des cofinancements fédéraux. La méthode de calcul de l'ARE se base d'une part sur la définition de l'espace à caractère urbain de l'OFS (2012) et d'autre part sur une estimation de la densité, exprimée en HEN (Habitants, Emplois, Nuitées hôtelières) dans les zones centrales. La spécificité de l'agglomération franco-valdo-genevoise pose la question des indicateurs qui ont été retenus sur la partie française pour ce calcul. Il n'est en effet pas possible de localiser assez finement les HEN sur les zones centrales françaises. Le GLCT s'interroge donc sur la méthode retenue pour calculer, dans les communes françaises, la densité des habitants, emplois et nuitées hôtelières. L'approche retenue est bien plus statistique que fonctionnelle et territoriale. En effet, la méthodologie de l'ARE, largement basée sur le nombre relatif d'actifs frontaliers écarte des communes qui structurent largement le territoire franco-valdo-genevois, identifiées comme pôles régionaux ou centres locaux de bassin de vie. La méthode utilisée par l'ARE s'attache à des indicateurs purement quantitatifs, ne tient pas compte du relief et renie les espaces fonctionnels, pourtant pris en considération et défendus dans la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire. De plus, la Confédération reconnaît les projets d'agglomération comme pertinents dans le cadre de sa politique des agglomérations et dans son évaluation des systèmes de coordination urbanisation-transports-environnement propres à chaque agglomération. Il existe donc une contradiction entre la reconnaissance de ces périmètres d'agglomération et l'établissement de la liste VACo selon des critères uniquement statistiques, qui peut être illustrée par exemple par la commune de Perroy dans le district de Nyon. Cette commune n'est pas une commune VACo, mais fait par contre partie d'une mesure retenue pour un cofinancement par l'ARE (accord sur les prestations de deuxième génération). Il semble donc que, sur ce point, l'établissement d'une liste VACo par la Confédération entre en contradiction avec la loi sur l'aménagement du territoire (LAT), et notamment son art. 2, qui introduit la notion d'espace fonctionnel devant permettre de prendre en considération les spécificités locales dans l'aménagement du territoire. **GE** s'associe à l'avis du GLCT.

La **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, le **Pôle métropolitain du Genevois français** et les départements de l'**Ain** et de **Haute-Savoie** relèvent que l'approche retenue est bien plus statistique que fonctionnelle et territoriale. Elle ne tient pas suffisamment compte des enjeux forts de mobilité à l'échelle du Grand Genève liés à l'intensité et au nombre de flux transfrontaliers. La prise en considération de la pertinence des projets pour le territoire en plus de leur positionnement géographique aurait tout son sens, notamment dans le cas de communes traversées par un projet de mobilité structurant mais avec un ratio densité/emploi frontalier faible. En effet, la méthodologie de l'ARE, basée sur un nombre relatif d'actifs frontaliers écarte des communes qui structurent largement le territoire franco-valdo-genevois, identifiées comme pôles régionaux ou centres locaux de bassin de vie du Grand Genève, qui comptent de gros volumes d'actifs transfrontaliers et constituent des bassins d'emplois locaux. La méthode utilisée par l'ARE s'attache à des indicateurs purement quantitatifs, ne tient pas compte du relief et renie les espaces fonctionnels, pourtant pris en considération et défendus dans la révision de la LAT. Il existe donc une contradiction entre la reconnaissance de ces périmètres d'agglomération et l'établissement de la liste VACo selon des critères uniquement statistiques. Les acteurs ci-dessus demandent donc que l'intégralité du périmètre du Grand Genève soit prise en considération. Il s'agit de leur périmètre fonctionnel, reconnu dans la politique des agglomérations de la Confédération et conforme à la LAT. Il s'agit de leur véritable bassin de vie transfrontalier.

BE signale dans son avis qu'il y aura plusieurs communes qui seront statistiquement attribuées à une agglomération, mais feront partie d'une autre région du point de vue de la planification. Adapter le périmètre de la conférence régionale sur la base du périmètre de l'agglomération serait inopportun. Il doit être (rester) possible pour chacune de ces communes de collaborer dans leur région de planification ou leur conférence régionale, même si elles appartiennent à une autre agglomération donnant droit à des contributions. En relation avec cette question, le canton souhaite que la Confédération adopte une attitude pragmatique, qui a d'ailleurs déjà été discutée avec les autorités fédérales sur le plan technique. Dans le cas contraire, les charges administratives et de planification seraient énormes.

GR relève que conformément à l'art. 17b, al. 2, LUMin, le Conseil fédéral désigne les villes ayant droit à des contributions en «tenant compte» de la définition de l'OFS. Le terme «s'appuie» utilisé dans le rapport explicatif offre une marge de manœuvre qu'il s'agit de mieux exploiter.

En raison des défis particuliers que doivent relever les agglomérations des régions de montagne, qui de fonds de vallées multifonctionnels deviennent également en partie des centres touristiques alpins, **GR** demande et la **CGCA** suggère d'accroître la souplesse d'utilisation de l'instrument des projets d'agglomération, afin de pouvoir mieux tenir compte de la situation particulière de chaque agglomération. Il faut laisser plus de place aux caractéristiques topographiques et fonctionnelles et accroître en particulier la marge de manœuvre en matière d'adaptation du périmètre de l'agglomération par des échanges entre le(s) canton(s) concerné(s) et la Confédération (annexe 4, art. 19, OUMin). La politique des agglomérations n'a actuellement pas assez d'effets dans les régions de montagne, car elle ne tient pas suffisamment compte des caractéristiques des fonds de vallées multifonctionnels. La **CGCA** demande que le rapport explicatif de l'ordonnance soit complété en conséquence.

Dans son avis, l'**Agglomération Rivelac** indique que, dans son cas, force est de constater qu'aucun périmètre n'est identique: la liste VACo, la nouvelle définition de l'OFS et le périmètre actuel d'intervention sont en effet tous différents. Une certaine marge de manœuvre devrait donc être laissée aux agglomérations dans la définition de leur périmètre d'intervention, sans qu'elles soient pénalisées, pour autant que la justification du périmètre d'intervention soit pertinente lors du dépôt d'un projet d'agglomération.

Le **GLCT** récapitule en faisant remarquer que bien que la liste ait déjà évolué et bien que les critères utilisés par l'ARE permettent de rendre compte de la concentration des activités économiques au cœur de l'agglomération, ils ne prennent que très partiellement en considération la réalité du fonctionnement des bassins de vie et de la multipolarité du Grand Genève. Considérant l'effet frontière très marqué et la polarisation entre zones d'emplois et lieux de vie, ainsi que la taille générale de l'agglomération avec des centres secondaires dynamiques et actifs (des communes participant à une forme de rééquilibrage emplois-habitants seraient pénalisées par rapport à celles dont le pendularisme est plus fort), les critères retenus par l'ARE paraissent insuffisants. Le Grand Genève souhaite donc que, au regard du fonctionnement du territoire et des spécificités propres à l'agglomération franco-valdo-genevoise, la

méthode d'analyse statistique intègre la notion de périmètre d'agglomération et que, dans l'attente d'une évolution de l'approche, une certaine souplesse soit de mise quant à la possibilité des communes non VACo d'accéder à des cofinancements fédéraux. **GE** s'associe à l'avis du GLCT.

L'**Agglomération Brig-Visp-Naters** demande que les espaces fonctionnels et les caractéristiques topographiques soient davantage pris en considération.

L'**Agglomération de Fribourg** constate que le périmètre des communes pouvant prétendre à ces contributions (31 communes) est plus large que le périmètre politique de l'agglomération actuelle (10 communes). Il est d'avis que le périmètre fonctionnel et politique de l'agglomération doit, à terme, tendre vers une plus grande cohérence.

Du point de vue de **VS**, si le canton comprend le besoin de la Confédération de pouvoir disposer d'une base de traitement homogène à l'échelle de la Suisse, les particularités des cantons des régions alpines, comme le Valais, doivent également être prises en considération. Les périmètres fonctionnels des agglomérations du canton ne peuvent être uniquement affaire de chiffres simplement agrégés. Ils doivent tenir compte des logiques spatiales, des spécificités touristiques, des contraintes topographiques, ou encore des collaborations intercommunales, régionales et même historiques. Tous ces éléments constituent les espaces fonctionnels et ont été décidés par le législatif cantonal au travers du concept cantonal de développement territorial. Seule la prise en considération de ces spécificités régionales permettra l'élaboration d'un véritable projet de territoire. Le cofinancement fédéral est un levier important de déclenchement de ces démarches qualitatives. Cette notion de qualité doit être au cœur des préoccupations au moment de distribuer des subventions. Dans les agglomérations particulières du canton, qui ne peuvent être comparées à celles du plateau suisse ou de l'arc lémanique, beaucoup reste à faire, et cette aide est capitale.

VS poursuit en soulignant que le plan directeur cantonal permet sans aucun doute de définir les périmètres les plus efficaces et de garantir leur cohérence. Cet outil de planification et de dialogue entre la Confédération et le canton doit être valorisé en privilégiant une base spatiale et non une base chiffrée. Dans ce sens, la LUMin offre sans aucun doute la marge de manœuvre nécessaire par la tournure choisie à l'art. 17b, al. 2, «Le Conseil fédéral ... tient compte à cet effet de la définition de l'Office fédéral de la statistique», en abordant la notion d'équité à l'art. 17d et en faisant référence plusieurs fois aux plans directeurs cantonaux, entre autres à l'art. 17c. Ainsi, les communes se trouvant au sein des périmètres définis dans le plan directeur cantonal devraient pouvoir prétendre à un cofinancement. Dans son récapitulatif, le canton fait valoir que les périmètres doivent pouvoir être adaptés et justifiés, par exemple au travers du plan directeur cantonal, afin de pouvoir offrir ce levier important du cofinancement.

Considérant la spécificité transfrontalière de l'agglomération franco-valdo-genevoise, le **GLCT** est d'avis que la détermination des VACo devrait tenir compte de plusieurs points: premièrement, la nécessité de considérer les projets d'agglomération dans leur périmètre de cohérence territoriale pour éviter des contradictions entre les différentes approches analytiques; deuxièmement, les travaux menés par l'Observatoire statistique transfrontalier, qui réunit l'INSEE Auvergne Rhône-Alpes et l'Office cantonal de la statistique du canton de Genève (OCSTAT), doivent aussi servir de référence; troisièmement, la vocation multipolaire de l'agglomération, reconnue et actée par la Confédération via les projets d'agglomérations successifs. De leur côté, les communes françaises constituent aussi des cœurs régionaux d'activités et participent à la dynamique multipolaire de l'agglomération. **GE** s'associe à l'avis du GLCT.

Afin d'assurer la cohérence transversale dans les processus d'examen menés par les offices fédéraux, **NE** et le **RUN** suggèrent que l'indice de pondération lié à l'altitude soit intégré explicitement dans le processus d'examen des projets d'agglomération de troisième génération.

BL défend le point de vue selon lequel la distinction entre espace «rural» et espace «urbain» doit rester prioritaire. Il serait donc judicieux, pour le territoire du canton, de maintenir le périmètre actuel et de se contenter de combler quelques lacunes ainsi que d'apporter des compléments techniquement appropriés.

La **DTAP**, **AG**, **GR**, **LU** et **OW** sont d'avis que les agglomérations doivent décider en toute autonomie du périmètre dans lequel développer leur programme. C'est pourquoi il convient d'inscrire dans l'OUMin

le principe figurant actuellement dans les directives: «Il est du ressort des cantons, des communes et, le cas échéant, des collectivités territoriales étrangères de définir le périmètre d'intervention du projet d'agglomération». **ZG** soutient cette proposition. Cela permettrait de garantir l'application de ce principe à long terme et d'éviter que l'on ne s'en écarte d'une génération à l'autre de projets d'agglomération.

Consciente de l'importance d'un cadre fixé au niveau fédéral, l'**Agglo Valais central** propose les variantes suivantes: 1) la suppression de la liste imposée, avec délégation du choix du périmètre aux agglomérations, à condition qu'elles puissent expliquer et justifier ce choix par des besoins fonctionnels; ou 2) s'il est vital pour la Confédération de garder une liste indicative pour ces périmètres, le maintien de l'annexe 4, mais avec la possibilité d'y déroger, autrement dit de demander une modification du périmètre à condition qu'une justification fonctionnelle soit évoquée et défendue par l'agglomération requérante. La **Ville de Martigny** fait la même proposition. L'**Agglo Valais central** est consciente de la charge de travail supplémentaire que représentera l'examen des requêtes de modification du périmètre pour Berne, mais il lui paraît néanmoins nécessaire de faire évoluer la législation en la matière. Quoi qu'il en soit, il est vital, de son point de vue, de modifier le périmètre de référence pour l'Agglo Valais central et de l'adapter au projet d'agglomération de troisième génération. La variante 2 ci-dessus est d'ailleurs au cœur de la phase 2 qui démarre en été 2017 pour le PA4 Coude du Rhône, avec un total arrêté à quinze communes (contre dix annoncées dans le PA3 déposé fin septembre 2016). Un des objectifs est en effet le calage du périmètre (maintien ou non des quinze communes dans le PA4 à déposer fin 2020).

Bien que consciente des efforts réalisés pour améliorer la méthode de définition de la liste VACo, l'**Agglo Chablais** souhaite qu'une possibilité d'y déroger soit prévue, à savoir demander une modification du périmètre sur la base d'une justification fonctionnelle établie par l'agglomération requérante.

GR fait remarquer qu'il est dit dans le rapport explicatif que si une commune ne participe pas à deux générations consécutives de projets d'agglomération, son droit à des contributions s'éteint. Le canton juge cette règle inappropriée dans le cas d'un fonds de durée indéterminée. Les temps peuvent changer et les conditions-cadre en vigueur doivent permettre d'adapter les décisions des cantons en conséquence. C'est pourquoi il est demandé de purement et simplement biffer du rapport explicatif la phrase «Il en va de même lorsqu'une commune n'a pas participé à deux générations de projets d'agglomération».

NW rejette fermement la nouvelle disposition selon laquelle la liste VACo figurant dans l'OUMin doit être révisée lorsqu'une commune ne correspond pas deux fois de suite à la définition d'agglomération de l'OFS. Les projets d'agglomération sont des instruments de planification à long terme et constituent à ce titre l'un des piliers de la politique de la Confédération en matière d'agglomérations. Le canton juge donc extrêmement problématique le fait que des agglomérations ayant déjà élaboré des projets d'agglomération avec succès et participant ainsi au processus depuis plusieurs années puissent en être écartées simplement en raison de l'adoption d'une nouvelle définition par l'OFS. Il demande par conséquent que la Confédération continue, à l'avenir également, d'appliquer sa politique des agglomérations à celles impliquées dans le processus des projets d'agglomération, même si elles ne correspondent pas deux fois de suite à la définition d'agglomération de l'OFS. La disposition prévue crée une grande insécurité pour les agglomérations concernées. Le canton juge en revanche acceptable la révision de la liste VACo lorsqu'une commune n'a pas participé à deux générations de projets d'agglomération.

VD relève que l'art. 17b LUMin, qui lie explicitement la liste VACo à la définition de l'OFS, ne précise pas que la participation à un projet d'agglomération est obligatoire ou qu'une non-participation peut (doit) être sanctionnée (par la suppression d'une commune de la liste, comme cela est précisé dans le rapport explicatif). Cette disposition doit être abandonnée, car aucun intérêt prépondérant ne permet de la justifier. Au surplus, elle générerait des modifications superflues de l'annexe 4 OUMin. Si une telle disposition était maintenue, elle devrait figurer spécifiquement dans l'ordonnance et non uniquement dans le rapport explicatif. Par ailleurs, la question se pose de savoir si cette règle s'applique également aux communes appartenant à des agglomérations qui n'ont pas déposé de projet d'agglomération deux fois (de suite), comme cela a été le cas pour l'Agglomération Rivelac (Vevey-Montreux).

L'**Agglomération de Fribourg** observe que l'extension du projet d'agglomération à de nouvelles communes sous la forme d'une corporation autonome de droit public dépend également de considérations politiques. Elle demande ainsi que la liste des communes ayant droit à des contributions fédérales au titre du trafic d'agglomération mentionnée dans l'annexe soit pérenne et ne subisse pas de modification du fait de l'absence de participation de l'une ou l'autre commune aux derniers projets d'agglomération déposés. Elle note d'ailleurs que ce mécanisme, évoqué de manière laconique dans le texte du message explicatif, ne figure pas dans les textes légaux.

FR demande que la liste VACo soit régulièrement actualisée et que cette actualisation se fasse en concertation avec les cantons.

NW propose que la liste VACo (annexe 4) soit définie sous la forme d'une directive du département. L'OUMin prévoit que le Conseil fédéral désigne les agglomérations et villes ayant droit à des contributions dans l'annexe 4, après avoir entendu les cantons. De l'avis de NW, cette procédure est inappropriée. Pour assurer la continuité de la politique de la Confédération en matière d'agglomérations et garantir la fiabilité de la planification des cantons et des communes aux fins de la réalisation des projets d'agglomération, il suffirait que l'annexe 4 relève de la compétence du département, moyennant, bien entendu, le respect des directives du Parlement relatives au financement de la politique des agglomérations.

La **SVI** estime nécessaire que les futures révisions de la liste VACo soient également soumises au groupe de travail. Cette procédure devrait être mentionnée dans l'OUMin.

À l'avenir également, souligne l'**UVS**, un traitement proche de la réalité ne pourra être assuré qu'en impliquant les cantons, les organismes responsables, les villes et les communes. Cette implication doit être garantie par l'art. 19 OUMin.

Dans son avis, le **SAB** rappelle que lors de la redéfinition des types de communes relevant de l'espace rural (projets Re-Raum), l'OFS avait inclus d'autres parties prenantes dans ses travaux, dont le SAB. Cette approche devrait être la règle à l'avenir également.

L'**ACS** souhaite que des représentants des communes, des cantons et des organismes responsables participent au groupe de travail «Villes et agglomérations ayant droit à des contributions» également lors des futures révisions de l'annexe 4. Elle propose donc de modifier l'art. 19, al. 1, OUMin comme suit: «Les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions conformément à l'art. 17b, al. 2, LUMin sont déterminées à l'annexe 4, après avoir entendu les cantons et avec la participation des organismes responsables et des communes.»

La **DTAP, AG, BS, GR, LU, OW** et l'**Agglo Basel** demandent que le DETEC tienne compte des souhaits des agglomérations et des cantons lors de la révision de la liste VACo.

TG constate que plusieurs parties ont émis le vœu que la liste VACo proposée soit complétée par d'autres communes. Le canton est en principe ouvert à cette possibilité, à condition toutefois que les agglomérations concernées justifient ces ajouts par une argumentation clairement fondée, y compris sur le plan technique.

BL demande que pour les communes du canton – à quelques exceptions près indiquées ci-après –, le périmètre d'agglomération initial (2012) soit maintenu. Exceptions: comblement de lacunes avec Arisdorf, Hersberg, Nussdorf, Wintersingen, Buus, Maisprach et Rickenbach; compléments avec Waldenburg et Reigoldswil.

De l'avis de **ZH**, l'énumération des communes de la liste VACo devrait être complétée par les communes qui sont entièrement entourées de communes ayant droit à des contributions, afin d'éviter des lacunes matériellement injustifiées et nuisant à l'élaboration et aux effets des programmes.

Les participants à la consultation ci-dessous proposent d'inscrire les collectivités suivantes sur la liste VACo (annexe 4), la justification de l'inscription ressortant de leurs avis respectifs:

AG: inscription des communes de Sisseln et d'Eiken;

AI: inscription des districts de Rüte et de Schwende;

BE: inscription des communes de Kirchenthurnen et de Rümliigen;

BS et Agglo Basel: inscription de Geispitzen, de Landser, de Liebenschwiller, de Magstatt-le-Haut, de Schlierbach, de Steinbrunn-le-Haut, de Wahlbach, de Zaessingue, de Waldenburg, de Sisseln, d'Eiken et de Wehr (DE);

FR: inscription de la commune de Gruyère dans l'agglomération de Bulle;

JU: inscription des communes de Châtillon, de Rebeuvelier et de Vellerat;

SG: inscription des communes de Schmerikon et d'Uznach dans l'agglomération d'Obersee. En ce qui concerne les communes saint-galloises, le canton soutient les demandes des agglomérations relatives à l'annexe 4. Si les agglomérations ne devaient pas être libres de verser des contributions forfaitaires également hors du périmètre VACo et/ou si, lors de l'examen, la Confédération ne devait prendre en considération que les coûts d'investissement relevant du périmètre OFS, le canton demande que les communes suivantes soient également intégrées au périmètre VACo: inscription de la commune de Kirchberg dans l'agglomération de Wil, des communes de Rüthi et d'Oberriet dans l'agglomération de Rheintal, ainsi que des communes de Sargans, de Sennwald et de Wartau dans l'agglomération de Werdenberg-Liechtenstein;

SH: inscription de la commune de Neunkirch dans l'agglomération de Schaffhouse;

SO: inscription des communes de Selzach et d'Oensingen;

SZ: inscription de la commune d'Arth. Du point de vue de l'agglomération d'Obersee, le canton soutient l'intention de SG et de l'agglomération d'Obersee d'inscrire les communes saint-galloises de Schmerikon et d'Uznach dans l'annexe 4 OUMin;

VD: inscription des communes de Pomy, d'Ollon et de Bex (en accord avec VS et le comité de pilotage de Chablais Agglo), ainsi que de la commune de Perroy;

ZG: inscription de la commune de Menzingen dans l'agglomération de Zoug;

ZH: inscription des communes d'Oberembrach, de Maschwanden et de Kappel am Albis;

AareLand: inscription des communes d'Oensingen et de Reiden;

Agglo St. Gallen-Bodensee: inscription des communes d'Egnach et de Degersheim;

Agglomération de Delémont: inscription de la commune de Châtillon;

Chablais Agglo: en ce qui concerne l'agglomération du Chablais, **VS** souligne dans son avis que les communes de Bex et d'Ollon n'apparaissent pas sur la liste, alors qu'elles ont participé au projet de deuxième génération et participent toujours à celui de troisième génération;

Regio Wil: inscription des communes de Kirchberg (SG) et d'Aadorf (TG);

Agglomération Rheintal: inscription des communes de Rüthi et d'Oberriet.

Les participants à la consultation ci-dessous proposent de radier les communes suivantes de la liste VACo (annexe 4), la justification de la radiation ressortant de leurs avis respectifs:

BS et Agglo Basel: radiation de Buckten, Diegten, Känerkinden, Rümlingen, Wenslingen, Wittinsburg, Berentzwiller, Durmenach, Ferrette, Muespach, Muespach-le-Haut, Niffer, Oberdorf, Riespach, Roppentzwiller, Vieux-Ferrette et Waldighofen;

JU: radiation de la commune de Boécourt, inscrite par erreur vu qu'elle ne fait pas partie de l'Agglomération de Delémont;

ZG: radiation de trois communes extracantoniales (Knonau, Meierskappel et Oberrüti) de la liste des communes de l'agglomération de Zoug ayant droit à des contributions, si le principe «Il est du ressort des cantons, des communes et, le cas échéant, des collectivités territoriales étrangères de définir le périmètre d'intervention du projet d'agglomération» ne devait pas être inscrit dans l'OUMin;

Agglomération de Delémont: radiation de la commune de Boécourt.

FR relève que le projet d'annexe de l'OUMin part manifestement d'un état des communes fribourgeoises non actualisé. Ainsi, dans le périmètre de l'agglomération de Fribourg, les communes de Corpataux-Magnedens, Farvagny et Rossens – qui sont listées – ont fusionné avec les communes de Vuisternens-

en-Ogoz et Le Glèbe et forment désormais la commune du Gibloux. Le canton demande que la nouvelle commune soit intégrée dans la liste VACo. Par ailleurs, trois des communes listées ont modifié leur territoire suite à des fusions: Belfaux, Corminbœuf et Courtepin.

JU indique que Rebeuvelier et Vellerat fusionneront avec Courrendlin au 1^{er} janvier 2019. Courrendlin est déjà inscrite sur la liste.

NE et le **RUN** signalent que la commune de Bevaix, figurant dans la liste VACo et intégrée dans le périmètre de l'Agglomération RUN, fusionnera le 1^{er} janvier 2018 avec les communes de Fresens, de Gorgier, de Montalchez, de St-Aubin et de Vaumarcus pour former la commune de La Grande Béroche. Au vu de ce qui précède, ils proposent d'adapter l'annexe 4 moyennant l'intégration de la commune de La Grande Béroche dans la liste VACo en lieu et place de la commune de Bevaix.

TI indique qu'en date du 3 avril 2017 s'est constituée la nouvelle Ville de Bellinzone par la fusion de treize communes (Bellinzone, Carmorino, Claro, Giubiasco, Gnosca, Gorduno, Gudo, Moleno, Monte Carasso, Pianezzo, Preonzo, S. Antonio et Sementina). De plus, suite à la fusion des communes de Bellinzone, d'Arbedo-Castione, de Lumino, de Cadenazzo et de Sant'Antonio ainsi qu'en raison de la mise à jour de l'OFS, l'agglomération de Bellinzone doit inclure San Vittore (GR).

D'ici à quatre ans, relève **VS**, la commune de Charrat aura fusionné avec celle de Martigny et devrait donc avoir droit au cofinancement de mesures sur son territoire.

ZH signale que la commune de Kyburg doit être supprimée de la liste de l'annexe 4, car elle a fusionné avec la ville d'Illnau-Effretikon avec effet au 1^{er} janvier 2016.

Dans son avis, l'**Agglomération de Delémont** informe que la commune de Corban fusionnera avec celle de Val Terbi le 1^{er} janvier 2018 et que les communes de Courrendlin, de Rebeuvelier et de Vellerat fusionneront également, avec effet au 1^{er} janvier 2019. Le périmètre de l'agglomération sera ainsi élargi et la carte du périmètre VACo devra être adaptée en conséquence.

L'**ATE** regrette que l'annexe 4 n'ait pas été mise à jour, en intégrant par exemple les fusions communales qui concernent les agglomérations de Sierre, de Sion ou de Bellinzone.

AG reconnaît la création de l'agglomération de Stein, qui comprend les communes de Münchwilen, de Stein, de Wallbach et de Bad Säckingen (DE). Cette agglomération pourra ainsi élaborer son propre projet d'agglomération. L'intention reste cependant de continuer à traiter l'agglomération de Stein dans le projet d'agglomération de Bâle. **BS** et l'**Agglo Basel** considèrent que l'autonomisation de l'agglomération de Stein est inappropriée, en raison de sa forte imbrication avec celle de Bâle. Sur le plan opérationnel, il faudra donc s'efforcer de regrouper ces deux agglomérations lors de l'élaboration des projets d'agglomération.

LU demande que lors du traitement ultérieur de l'ordonnance, en particulier de la liste VACo, une nouvelle agglomération et un nouveau périmètre VACo soient définis pour Sursee et les communes limitrophes, notamment Oberkirch et Schenkon.

LU considère en outre que l'attribution de Meierskappel à l'agglomération de Zoug est totalement inappropriée. Le canton demande par conséquent qu'il y soit renoncé.

NE fait remarquer que la liste annexée sépare les communes ayant droit en deux parties sur la base de la liste actuelle des agglomérations OFS (Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds/Le Locle), alors même que la volonté du canton, soutenue par la Confédération à travers le projet d'agglomération RUN, est de réaliser une agglomération composée de deux pôles urbains appartenant à une seule et même agglomération polycentrique et performante, grâce à PRODES 2035 et à la ligne ferroviaire directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. À terme, les deux villes devront être rassemblées sous l'appellation «Réseau urbain neuchâtelois» (ou alternativement « Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds »). Le **RUN** souhaite réaffirmer sa volonté de poursuivre son effort pour réunir les pôles urbains de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds – Le Locle, au sein d'une même et unique agglomération polycentrique reliée par le RER neuchâtelois.

NW demande de modifier le nom de l'agglomération de Stans – ayant droit à des contributions – dans l'annexe 4 et de l'appeler «Agglomération Nidwalden».

TI signale que les communes de Melano, de Rovio, de Maroggia et de Bissone, toutes situées au sud du pont-digue de Melide et figurant dans l'annexe 4 de l'OUMin, sont actives dans le projet d'agglomération de Chiasso-Mendrisio.

Si la liste VACo proposée devait être maintenue, l'**Agglo Valais central** demande d'en supprimer les agglomérations de Sion et de Sierre et propose la création d'une agglomération «Valais central» comprenant les communes suivantes: Arbaz, Ardon, Ayent, Chalais, Chippis, Conthey, Grimisuat, Grône, Les Agettes, Miège, Nendaz, Saint-Léonard, Salquenen, Savièse, Sierre, Sion, Venthones, Vétroz, Vex et Veyras.

Annexe 6

BL constate que sans le rapport d'audition du 28 juin 2010 «Compensation des charges d'exploitation et d'entretien résultant de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales» mentionné dans les documents de la procédure de consultation, la répartition présentée à l'annexe 6 se distingue par son opacité. Par souci de transparence et de clarté, il conviendrait donc de présenter la composition et le mode de calcul de chacune des sommes indiquées (par ex. 6,93 millions de francs pour BL).

TG approuve expressément la clé de répartition proposée par le Conseil fédéral.

3.3.4. Ordonnance du 18 décembre 1991 concernant les routes de grand transit

AR, GE, NW, l'USS et l'ATE déclarent explicitement n'avoir aucune remarque ni objection à faire sur les modifications de l'ordonnance concernant les routes de grand transit.

AG attire l'attention sur la révision du réseau des routes cantonales en cours de préparation, car elle nécessitera de mettre en place une coordination avec les cantons voisins. Le moment venu, le canton demandera de modifier la liste des communes en conséquence.

Annexe 1

Compte tenu de la situation actuelle, certains cantons proposent différentes modifications de l'annexe 1:

AG: modification du nom de localité «Bad Zurzach»;

BE: complément à la liste C par l'ajout de «Umfahrung Kirchberg»;

BS: correction concernant la route principale n° 2;

SG: inscription du contournement de Bütschwil, qui sera achevé pour le 1^{er} janvier 2020. Le canton demande en outre que l'ordonnance concernant les routes de grand transit soit entièrement réexaminée, révisée et mise à jour au plus tard lors de l'entrée en vigueur du nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (NAR).

Annexe 2

Compte tenu de la situation actuelle, certains cantons proposent différentes modifications de l'annexe 2:

AG: modification du nom de localité «Zurzach» en «Bad Zurzach»;

AI: modification formelle du tronçon H458 (remplacement d'«Appenzell–Weissbad–Wasserauen» par «Steinegg–Weissbad–Wasserauen»);

BE: prise en considération du transfert du Laufental à BL et radiation des tronçons H224 et H225 pour cause d'importance touristique mineure;

FR: modifications en relation avec les routes H181.1, H182.1 et H22;

GR: plusieurs modifications en relation avec les routes principales n° 3 (modification du tracé sur la base du NAR), n° 13 (reprise de la désignation cantonale usuelle) et n° 27 et 28 (reprise de la définition conforme à l'OUMin et modification concernant le tronçon Landquart–Klosters);

TG: modification concernant les routes principales n° 14 et 474;

TI: du point de vue du canton, il y a des points obscurs concernant les routes n° 13 (Ascona–Brissago et Bellinzona–Ascona), n° 394 (Stabio est–Confine) et n° 406 (Bellinzona Sud–Quartino);

VD: modification concernant la route n° 193. Étant donné que cette route passe également sur territoire vaudois, il est nécessaire, dans la colonne «Canton», d'indiquer VD en sus de FR;

VS: modification concernant les routes principales n° 21 (Martigny–Grand-St-Bernard) et n° 509 (Gampel–Goppenstein). Ces routes seront transférées au réseau des routes nationales avec effet au 1^{er} janvier 2020. La route principale entre Brigue et Gondo fait déjà partie de ce réseau;

ZG: modification concernant la route n° 338 (ZG-ZH Sihlbrugg–Wädenswil au lieu de ZH Sihlbrugg–Wädenswil).

3.4. Autres remarques et suggestions concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération

La **DTAP**, **AG**, **GR**, **LU** et **OW** soulignent qu'il faut veiller, de façon générale, à ce que les projets d'agglomération n'aient pas à surmonter des obstacles administratifs trop importants. Cet instrument doit être efficace, faute de quoi trop de moyens seront affectés à l'administration plutôt qu'aux infrastructures. Il existe toujours à cet égard un potentiel d'amélioration, dont l'exploitation est principalement une question d'exécution. S'il devait apparaître, ces prochaines années, que des obstacles administratifs ne pourront pas être écartés en raison des bases légales, il faudra examiner une nouvelle révision de l'ordonnance du point de vue des cantons.

En relation avec la révision partielle de l'OUMin, la **CGCA** suggère d'inscrire dans l'ordonnance le principe selon lequel la Confédération et les cantons examinent conjointement les exigences que doivent satisfaire les projets d'agglomération et les arrêtent dans la directive.

Le besoin de projets déployant d'importants effets, comme les projets d'agglomération, se fait aussi sentir dans les espaces ruraux. C'est pourquoi, compte tenu des bonnes expériences faites avec les projets d'agglomération, **BL** propose de développer, pour ces espaces également, des instruments de soutien du développement territorial fondés sur l'encouragement de projets d'infrastructure.

GR souhaite qu'un nouvel art. 25a soit inscrit dans l'ordonnance, disposant que le DETEC édicte des directives sur l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération en accord avec les cantons. **GR** justifie sa proposition par le fait que la directive sur l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de troisième génération n'a pas encore été établie et que les charges occasionnées par l'élaboration des projets d'agglomération ont jusqu'ici toujours été disproportionnées. De plus, les particularités régionales – typiques des régions de montagne et des petites agglomérations – ne sont pas suffisamment prises en considération. Il est donc important que les cantons participent à la révision de la directive.

SZ demande que le processus de contrôle de gestion, déjà remanié pour l'année 2017, soit encore simplifié. Concrètement, le canton propose d'abandonner les prévisions fondées sur le plan financier actualisé en octobre et de n'opérer plus qu'avec les valeurs définitives de la demande de paiement en novembre (actuellement: prévisions en octobre et valeurs effectives en décembre).

La **CGCA** et **GL**, qui soutient l'avis de la **CGCA**, suggèrent d'adapter l'instrument des projets d'agglomération à chaque situation avec davantage de souplesse. Ils présentent les demandes d'ordre général des cantons de montagne en relation avec la politique des agglomérations. Il s'agit notamment d'exploiter les atouts de l'instrument des projets d'agglomération de manière ciblée. L'ARE, en tant que partenaire responsable pour ces projets, doit davantage s'impliquer dans l'accompagnement du travail des agglomérations, si celles-ci en font la demande. Cet accompagnement doit en outre être proposé en permanence et non seulement lors de l'élaboration d'une nouvelle génération de projets d'agglomération ou en relation avec les accords sur les prestations. Par ailleurs, les besoins et les possibilités des agglomérations doivent davantage occuper le devant de la scène et ne pas laisser toute la place aux exigences de la Confédération. Chaque projet d'agglomération doit être évalué quant à ses prérequis et à son évolution. Il convient en outre de clarifier avec l'ARE comment assurer un accès plus

efficace aux exemples de bonnes pratiques pour chaque projet d'agglomération. Les moyens actuels, comme les échanges d'expériences tout au long de l'année et les aides de travail, sont à cet égard insuffisants. Il faut également clarifier avec l'ARE dans quelle mesure il serait possible de concrétiser certaines thématiques (nouvelles ou difficiles à appréhender) dans des projets d'agglomération pilotes, auquel l'ARE participerait activement. En ce qui concerne les autres petites et moyennes agglomérations, il faut faire en sorte que lors de l'adaptation des «catégories de coûts» des agglomérations, il soit tenu compte du fait qu'un grand nombre de ces petites et moyennes agglomérations ne vont pour l'instant plus prévoir de mesures importantes. La Confédération dispose en l'occurrence d'une marge de manœuvre lui permettant d'offrir aux agglomérations qui ne vont opérer que de faibles investissements un soutien proportionnellement plus important. Enfin, concernant les conditions-cadre des projets d'agglomération arrêtées par la Confédération dans la directive, il y a lieu d'en modifier certaines en profondeur, en particulier dans le sens d'une simplification des processus.

4. Annexe: Liste des avis reçus

1. Cantons

Expéditeur	Réception
Canton de Zurich	29 juin 2017
Canton de Berne	15 juin 2017
Canton de Lucerne	30 juin 2017
Canton d'Uri	27 juin 2017
Canton de Schwytz	28 juin 2017
Canton d'Obwald	12 juin 2017
Canton de Nidwald	21 juin 2017
Canton de Glaris	29 juin 2017
Canton de Zoug	19 juin 2017
Canton de Fribourg	29 juin 2017
Canton de Soleure	28 juin 2017
Canton de Bâle-Ville	22 juin 2017
Canton de Bâle-Campagne	21 juin 2017
Canton de Schaffhouse	30 juin 2017
Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	23 juin 2017
Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	23 juin 2017
Canton de Saint-Gall	26 juin 2017
Canton des Grisons	20 juin 2017
Canton d'Argovie	22 juin 2017
Canton de Thurgovie	15 juin 2017
Canton du Tessin	21 juin 2017
Canton de Vaud	22 juin 2017
Canton du Valais	13 juillet 2017
Canton de Neuchâtel	27 juin 2017
Canton de Genève	28 juin 2017
Canton du Jura	5 juillet 2017

2. Conférences des cantons

Expéditeur	Réception
Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP	16 juin 2017
Conférence gouvernementale des cantons alpins CGCA	28 juin 2017

3. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

Expéditeur	Réception
PLR.Les Libéraux-Radicaux	26 juin 2017
Parti vert/libéral pvl	28 juin 2017
Union Démocratique du Centre UDC	30 juin 2017
Parti socialiste suisse PSS	30 juin 2017

4. Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

Expéditeur	Réception
Association des Communes Suisses ACS	30 juin 2017
Union des villes suisses	20 juin 2017

Groupement Suisse pour les régions de montagne	23 mai 2017
--	-------------

5. Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national

Expéditeur	Réception
Union suisse des arts et métiers (usam)	20 juin 2017
Union syndicale suisse (USS)	18 mai 2017

6. Autres entités invitées

Expéditeur	Réception
Agglomération Brig-Visp-Naters	30 juin 2017
Agglomération de Fribourg	23 juin 2017
Agglo Valais Central	28 juin 2017
Association Réseau urbain neuchâtelois RUN	28 juin 2017
auto-suisse	30 juin 2017
Bureau de prévention des accidents bpa	1 ^{er} juin 2017
Centre Patronal	26 juin 2017
Fédération Motocycliste Suisse FMS	20 juin 2017
Geschäftsstelle Agglo Basel	27 juin 2017
Agglo St. Gallen-Bodensee	8 mai 2017
Regio Wil	13 juin 2017
Association suisse des transports routiers ASTAG	23 juin 2017
Swiss eMobility	15 juin 2017
Touring Club Suisse TCS	28 juin 2017
Verein Agglomération Werdenberg-Liechtenstein	30 juin 2017
Association transports et environnement ATE	30 juin 2017
Ville de Martigny	28 juin 2017

7. Autres

Expéditeur	Réception
Aare Land	28 juin 2017
Agglomération de Delémont	21 juin 2017
Agglomération Rivelac	3 juillet 2017
Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA	30 juin 2017
Chablais Agglo	27 juin 2017
Gotthard FASTcharge AG	23 juin 2017
Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) Grand Genève	30 juin 2017
Communauté d'intérêts Commerce de détail Suisse CI CDS	30 juin 2017
Région Auvergne-Rhône-Alpes, Pôle métropolitain du Genevois français, Département de l'Ain, Département de Haute-Savoie	30 juin 2017
Association suisse des ingénieurs et experts en transports SVI	30 juin 2017
Union des transports publics UTP	28 juin 2017
Association du commerce automobile indépendant suisse VFAS	30 juin 2017
Verein Agglomération Kreuzlingen-Konstanz	30 juin 2017
Verein Agglomération Rheintal	23 mai 2017

Abréviations

ACS	Association des communes suisses
AG	Canton d'Argovie
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association transports et environnement
auto-suisse	Association des importateurs suisses d'automobiles
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
bpa	Bureau de prévention des accidents
BS	Canton de Bâle-Ville
CI CDS	Communauté d'intérêts Commerce de détail Suisse
CP	Centre Patronal
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
FMS	Fédération Motocycliste Suisse
FR	Canton de Fribourg
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GLCT	Groupement local de coopération transfrontalière du Grand Genève
GoFast Charge	Gotthard Fast Charge AG
GR	Canton des Grisons
JU	Canton du Jura
LU	Canton de Lucerne
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Canton de Nidwald
OW	Canton d'Obwald
par ex.	par exemple
PLR	PLR.Les Libéraux-Radicaux
PSS	Parti socialiste suisse
pvl	Parti vert'libéral suisse
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
RUN	Réseau urbain neuchâtelois
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
SG	Canton de Saint-Gall
SH	Canton de Schaffhouse
SO	Canton de Soleure
SVI	Association suisse des ingénieurs et experts en transports
SZ	Canton de Schwytz
TCS	Touring Club Suisse
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
UDC	Union Démocratique du Centre

UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
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
VFAS	Association du commerce automobile indépendant suisse
VS	Canton du Valais
ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich