Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes

Projet relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Rapport sur les résultats de la consultation

Berne, le 21 juillet 2022

TABLE DES MATIÈRES

1.	**Introduction**	**3**
1.1	Contexte	3
1.2	Participants à la consultation	3
1.3	Remarque préliminaire sur la synthèse des réponses	3
2.	**Synthèse des résultats**	**4**
3.	**Analyse des avis exprimés dans le questionnaire**	**7**
3.1	Grandes lignes du projet	7
3.2	Thèmes insuffisamment pris en compte	7
3.3	Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027	9
3.4	Caractère complet du PRODES des routes nationales	10
3.5	Répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans l'étape d'aménagement 2023	12
3.6	Crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 et pour la planification de projets pas encore approuvés	13
3.7	Autres remarques	13
4.	**Annexe 1: Liste des avis reçus**	**16**
5.	**Annexe 2: Questionnaire sur le projet mis en consultation**	**23**

1. Introduction

1.1 Contexte

Le 26 janvier 2022, le Conseil fédéral a chargé le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC de mener une consultation sur le projet relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Ouverte le 26 janvier 2022, la consultation a pris fin le 30 avril 2022. Ont été invités à y participer les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations économiques et organisations œuvrant au niveau national, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne ainsi que d'autres milieux intéressés.

1.2 Participants à la consultation

L'OFROU a reçu 335 avis au total (voir annexe).

Ont participé à la consultation 25 cantons, la Conférence cantonale des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), huit partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, cinq partis cantonaux et 50 partis locaux. Trois associations faîtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne, cinq associations faîtières suisses de l'économie ainsi que 114 organisations et associations issues essentiellement des milieux des transports, de l'économie, de l'environnement et du paysage ont également donné leur avis, de même que 45 villes, communes, agglomérations et régions. Enfin, 79 particuliers ont aussi pris part à la consultation.

1.3 Remarque préliminaire sur la synthèse des réponses

Le présent rapport est une synthèse des modifications, des précisions et des compléments parfois détaillés proposés par les participants. Il n'en présente que les points essentiels.

De nombreux participants se sont exprimés plusieurs fois sur des questions fondamentales et sur leurs demandes, en exposant par exemple leur point de vue d'abord dans les considérations générales, puis dans le questionnaire. De plus, certains aspects se retrouvent dans plusieurs réponses. Le cas échéant, le présent rapport ne les traite en détail qu'une seule fois. Quelques participants n'ont donné leur avis que sur certains points du projet. D'autres se sont exprimés dans plusieurs avis, individuellement ou collectivement. Ces réponses multiples ont été regroupées lors de l'analyse des avis. Enfin, le présent rapport ne tient pas compte des avis qui ne concernent pas le projet ou ne le concernent que de loin.

2. Synthèse des résultats

Large approbation des grandes lignes du projet

Les participants sont largement favorables au projet. La grande majorité d'entre eux soutiennent la nécessité de mettre des moyens financiers à disposition pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement (au sens aussi bien d'adaptation que d'extension) des routes nationales. Quelques-uns insistent sur la priorité accordée à l'exploitation et à l'entretien, demandant de faire preuve de retenue dans l'aménagement ou réclamant la promotion systématique de moyens de transport alternatifs.

Critiques opposées envers la méthode d'évaluation

Plusieurs avis déplorent que la méthode d'évaluation utilisée désavantage les projets situés dans des régions rurales ou de montagne, principalement les projets NAR. Cela serait dû aux stratégies et aux objectifs généraux de la Confédération, qui compliquent de manière générale l'aménagement des routes. D'autres milieux prônent une pondération plus forte des indicateurs environnementaux et une prise en compte de coûts plus élevés par tonne d'équivalent CO_2. Ils critiquent en outre le fait que les perspectives d'évolution du transport établies par le DETEC et servant de base au projet incluent des projets pas encore approuvés.

Avis divergents sur l'orientation générale du projet

Plusieurs participants demandent de limiter de manière générale la demande de transport sur les routes nationales et de prendre davantage en considération la protection du climat et de l'environnement. Ils souhaitent que les projets de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence soient intégrés dans le programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales et par conséquent sujets au référendum. D'autres ont un point de vue diamétralement opposé. Ils considèrent que l'extension du réseau des routes nationales est beaucoup trop lente et sont opposés au financement de mesures de protection de l'environnement par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Ils se félicitent de la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence comme mesure permettant de rapidement fluidifier le trafic au droit des goulets d'étranglement. Enfin, ils sont opposés à la tarification de la mobilité et au covoiturage et réclament des solutions qui n'entraînent pas de restrictions de la circulation.

Certains participants souhaitent que le développement des routes nationales reste inscrit dans une vision à long terme.

Nécessité d'une coordination à tous les échelons de l'État fédéral et de plus d'informations sur la problématique des interfaces

De nombreux participants demandent que la coordination entre urbanisation, transports et environnement soit assurée à tous les échelons de l'État fédéral. Le développement territorial souhaité doit cependant rester de la compétence des cantons et le Projet de territoire Suisse de la Confédération ne doit servir que d'aide à la coordination.

Quelques participants souhaitent disposer de plus d'informations sur les reports de trafic qui, en cas de surcharge des routes nationales, affectent de plus en plus le réseau routier secondaire.

Nécessité d'une réflexion sur la compensation de la diminution des recettes de l'impôt sur les huiles minérales ainsi que sur l'accélération des procédures

Plusieurs participants demandent que la Confédération précise comment le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) ainsi que le financement spécial pour la circulation routière (FSCR) seront alimentés à la suite de la décarbonation progressive des véhicules en circulation.

Quelques avis prônent une participation accrue des véhicules électriques au financement du FORTA ainsi qu'une réaffectation des contributions fédérales aux infrastructures de transport des villes et

des agglomérations au profit de l'aménagement et de l'entretien des routes nationales et de l'élimination des goulets d'étranglement.

De plus, la Confédération doit proposer des solutions visant à accélérer les procédures. Il s'agirait en particulier d'empêcher que des oppositions et autres blocages ne retardent la réalisation des projets déjà approuvés par le Parlement.

Explications sur le plafond des dépenses jugées pertinentes par la majorité de participants

La grande majorité des participants approuvent le plafond des dépenses proposé et adhèrent aux explications du Conseil fédéral.

Un parti politique demande de renoncer aux économies de 200 millions de francs par année justifiées par les gains d'efficacité obtenus dans l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales et d'augmenter le plafond des dépenses d'autant.

Quelques cantons souhaitent que les contributions cantonales destinées aux tronçons NAR et non utilisées à ce jour soient de nouveau affectées à ces tronçons ou utilisées pour financer la mise à disposition gratuite de normes régissant les transports routiers.

Pas de remise en question du montant du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023; avis divergents sur le montant du crédit destiné à la planification et à l'acquisition de terrains

La majorité des participants approuvent le crédit d'engagement proposé pour l'étape d'aménagement 2023.

Quelques participants souhaitent que le financement de 300 millions de francs prévu pour la planification de projets pas encore approuvés et pour l'acquisition de terrains soit éventuellement augmenté, afin qu'il soit possible, en particulier, de suffisamment clarifier et faire avancer les projets de construction sur les tronçons NAR. D'autres demandent au contraire de biffer ces 300 millions de francs du crédit d'engagement et sont opposés à l'acquisition anticipée de terrains en vue de la réalisation de projets de routes nationales.

Large approbation à l'ampleur du PRODES des routes nationales originel

La grande majorité des participants approuvent la mise à jour proposée du PRODES des routes nationales originel (PRODES des routes nationales sans les tronçons NAR), y compris la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans l'étape d'aménagement 2023. Certains proposent l'ajout de projets supplémentaires ou l'extension de projets existants ou demandent que certains projets soient affectés à un horizon de réalisation plus proche, voire à l'étape d'aménagement 2023. Enfin, quelques-uns considèrent que le PRODES des routes nationales est fondamentalement surchargé et s'opposent à de nombreux projets d'extension. Ils rejettent également l'intégration dans l'étape d'aménagement 2023 de tout ou partie des cinq projets proposés par le Conseil fédéral.

Approbation de l'intégration de trois projets NAR; controverse sur les projets NAR avec besoin d'approfondissement

L'intégration des trois projets d'extension concernant respectivement le comblement du déficit d'aménagement de l'autoroute de l'Oberland zurichois, le contournement de Netstal et la liaison autoroutière Bellinzone – Locarno est majoritairement approuvée. Il en va de même des projets NAR que le Conseil fédéral n'entend pas poursuivre.

Plusieurs participants, en particulier les cantons concernés, rejettent catégoriquement la proposition du Conseil fédéral de renoncer à l'intégration des sept projets NAR avec besoin d'approfondissement. Ils exigent l'intégration immédiate de ces projets cantonaux au PRODES des routes nationales. D'autres soutiennent la proposition du Conseil fédéral et invitent à n'intégrer des projets routiers supplémentaires au PRODES des routes nationales qu'avec la plus grande retenue, ou se prononcent clairement contre la réalisation de ces projets.

Pas de remise en question de l’arrêté sur le réseau

La modification de l’arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales dans la région de Zurich (abandon du projet de tracé Y) est largement approuvée. La ville de Zurich propose en outre, à titre complémentaire, que la Pfingstweidstrasse entre le Hardturm et la Hardbrücke soit rayée du réseau des routes nationales.

3. Analyse des avis exprimés dans le questionnaire

3.1 Grandes lignes du projet

La tendance générale est à l'approbation des grandes lignes du projet. La grande majorité des participants (notamment[1] DTAP, AG, BL, BS, BE, FR, GE, GR, JU, LU, NE, NW, SH, SZ, SO, SG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, Le Centre, UDF, PEV, PLR, PS, UDC, usam, UVS) souscrivent aux explications fournies dans les documents mis en consultation. En particulier la priorité accordée à l'exploitation et à l'entretien par rapport à l'accroissement des capacités emporte une large adhésion. Quelques partis politiques (notamment UDC, PLR, Le Centre, UDF), de même que les cantons directement concernés et les organisations économiques, se déclarent de manière générale favorables à une augmentation plus importante des capacités des routes nationales. D'autres partis politiques (notamment PS, VERT-E-S, Vert'libéraux, PEV) ainsi que les organisations environnementales considèrent d'autres augmentations des capacités d'un œil critique ou les rejettent. Certains de ces participants s'opposent par principe à tout accroissement des capacités des routes nationales et sont favorables à une promotion systématique de moyens de transport alternatifs. D'autres approuvent les grandes lignes du projet, mais proposent d'en compléter ou adapter certains points.

3.2 Thèmes insuffisamment pris en compte

De nombreux avis font mention de thèmes qui devraient occuper davantage de place dans le projet. Les autres participants ne s'expriment pas sur cette question ou jugent le projet complet.

Les aspects insuffisamment pris en compte aux yeux des participants sont résumés ci-dessous.

Vision à long terme

Certains participants (notamment UDC, economiesuisse) demandent que le projet inclue, comme pour la période en cours, une vision à long terme. Celle-ci serait nécessaire pour exposer les intentions à long terme du Conseil fédéral en matière de développement du réseau des routes nationales. Le message relatif à la période en cours (2020-2023) présentait une vision à long terme prévoyant d'élargir systématiquement le réseau des routes nationales à au moins 2×3 voies dans et entre les zones des métropoles et des grandes villes. Le projet mis en consultation ne contient aucune indication sur l'orientation à long terme des routes nationales.

Autres solutions que l'accroissement des capacités

Quelques participants (notamment PS, VERT-E-S, associations environnementales, FSU) souhaitent que des solutions autres que l'accroissement des capacités soient davantage prises en compte. Selon eux, la surcharge du réseau routier doit être contrée par la tarification de la mobilité ou la promotion du covoiturage. Ils invitent la Confédération à favoriser l'augmentation du taux d'occupation des véhicules par des mesures incitatives et à accélérer le développement des interfaces multimodales, de manière à soutenir une modification de la répartition modale en faveur des transports publics. La planification d'éléments comme le covoiturage et les parkings avec places de covoiturage (Park+Pool) doit intervenir rapidement, sans attendre la prochaine étape d'aménagement.

D'autres participants (notamment UDC, PLR, TCS) se prononcent contre la tarification de la mobilité et le covoiturage. Selon eux, une redevance kilométrique augmenterait unilatéralement les charges pesant sur les propriétaires de véhicules à moteur. Ils estiment en outre que la gestion du volume du trafic moyennant une tarification et la création de voies de circulation réservées sur un réseau partout surchargé est une mesure qui nécessite un débat politique approfondi et ne peut donc pas être traitée dans le cadre d'un projet de planification des investissements. Ils demandent au Conseil fédéral de trouver et de mettre en œuvre des solutions n'entraînant pas de restrictions de la circulation.

[1] Les énumérations entre parenthèses ne sont pas exhaustives.

Prise en compte d'autres projets dans le PRODES des routes nationales

Plusieurs participants, en particulier les cantons et les communes concernés, souhaitent disposer d'informations sur la réalisation des projets en cours de planification autres que les projets d'extension du PRODES des routes nationales. Il s'agit principalement de projets de jonctions et de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU).

Les projets de R-BAU sont controversés. Certains participants (notamment UDC, associations d'entrepreneurs) se félicitent de cette mesure, qui permet d'assez rapidement fluidifier le trafic aux goulets d'étranglement. D'autres (notamment PS, VERT-ES) sont opposés à la R-BAU. De leur point de vue, les projets de R-BAU sont des mesures d'accroissement des capacités qui doivent être intégrées au PRODES des routes nationales, de manière à être sujettes au référendum. Ils demandent en outre que les voies de circulation supplémentaires résultant des projets de R-BAU soient réservées au covoiturage et par conséquent ouvertes uniquement aux véhicules comptant au moins deux occupants.

Coordination de la planification à tous les échelons de l'État fédéral

Quelques participants (notamment DTAP, BE, FSU) sont critiques envers la coordination des projets de la Confédération aux échelons national, cantonal et communal. Selon eux, lorsque la planification est nationale, la Confédération se doit d'assurer la coordination entre urbanisation, transports et environnement à tous les niveaux de l'administration. Or le projet mis en consultation ne contient pas d'indications suffisantes sur la mesure dans laquelle cette coordination sera assurée. Ces participants souhaitent qu'en particulier les projets d'agglomération – avec leur vision d'ensemble incluant les objectifs de développement dans les domaines des transports et de l'urbanisation – constituent une base contraignante pour la mise à jour du PRODES des routes nationales.

D'autres participants (notamment AR) soulignent que l'organisation du territoire est de la compétence des cantons, et non de la Confédération, et que le Projet de territoire Suisse de cette dernière n'a qu'une valeur d'aide à l'orientation.

Interfaces avec le réseau routier secondaire

Quelques participants (notamment DTAP, TCS) souhaitent disposer de plus d'informations sur les reports de trafic qui, en cas de surcharge des routes nationales, affectent de plus en plus le réseau des routes secondaires, ainsi que sur la fonctionnalité des jonctions des routes nationales aux interfaces entre ces dernières et le réseau routier secondaire. Ils demandent la mise en place d'un système de monitorage.

Accélération de la réalisation des projets approuvés

Une association spécialisée (TCS) attend de la Confédération qu'elle utilise plus efficacement les fonds à disposition pour adapter les tronçons autoroutiers régulièrement surchargés. De plus, le passé montre que des oppositions et autres blocages retardent fréquemment la réalisation de projets déjà approuvés par le Parlement. L'association demande donc que le Conseil fédéral élabore un plan de mesures incluant des mesures légales, qui expose comment il entend limiter les blocages de projets dûment approuvés et accroître la fiabilité de la mise en œuvre du PRODES des routes nationales.

Remplacement de l'impôt sur les huiles minérales ; problème du financement du FORTA à l'avenir

Divers participants (notamment partis politiques, DTAP, cantons) relèvent que les recettes de la Confédération provenant de l'impôt sur les huiles minérales vont continuellement diminuer, au fur et à mesure de l'électrification des véhicules en circulation. Ils soulignent donc la nécessité d'adopter à moyen terme un nouveau modèle de financement de l'infrastructure routière. Le Conseil fédéral est invité à indiquer comment le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) ainsi que le financement spécial pour la circulation routière (FSCR) seront alimentés à l'avenir.

Quelques participants (notamment DTAP, UDC) demandent une participation accrue des véhicules électriques au financement de l'infrastructure routière. Ils invitent en outre le Conseil fédéral à répartir les coûts d'utilisation des infrastructures de mobilité entre tous les utilisateurs conformément au principe de causalité et indépendamment du mode de transport, ainsi qu'à tenir compte de manière égale de tous les modes de transport et de tous les groupes de pendulaires (y compris p. ex. les titulaires d'abonnements de communautés tarifaires).

3.3 Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027

La grande majorité des participants considèrent que les explications relatives au plafond des dépenses sont pertinentes et approuvent le plafond proposé (notamment DTAP, Le Centre, PLR, Vert'libéraux, UDC, UVS, Swissmem, USS). Ils ont cependant fait différentes remarques concernant le financement.

Montant du plafond des dépenses

L'UDC ne voit pas pourquoi les gains d'efficacité obtenus dans l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales doivent être mis à profit pour économiser 200 millions de francs par année. Considérant que gagner en efficacité est une tâche permanente, elle s'oppose à la proposition de réduire de 200 millions de francs par année les moyens nécessaires et demande que le plafond des dépenses soit augmenté d'autant.

L'UDC et les organisations proches de l'économie demandent une réaffectation immédiate des contributions fédérales aux infrastructures de transport des villes et des agglomérations au profit de l'aménagement et de l'entretien des routes nationales et de l'élimination des goulets d'étranglement.

Pour le TCS, il faut plus de moyens financiers pour améliorer le taux d'utilisation du réseau, contrer les effets de son vieillissement et en maîtriser l'extension. Le canton de Genève souhaite que le plafond des dépenses soit augmenté d'un montant annuel destiné à couvrir les coûts de recherche et de normalisation en matière de routes.

auto-suisse demande que l'insécurité de l'approvisionnement et l'impact sur les coûts résultant d'éventuelles crises, comme celles que nous traversons depuis quelques années, puissent être anticipés, ce qui signifie que le plafond des coûts doit être suffisamment élevé.

Affectation des moyens financiers

Quelques partis politiques (notamment PS, VERT-E-S, Vert'libéraux, PEV) et organisations environnementales approuvent le financement de mesures visant à réduire les nuisances sonores et l'impact sur le climat et l'environnement ainsi qu'à diminuer le trafic. Ils préconisent en outre, dans le cadre de l'entretien et de l'aménagement des routes nationales, d'examiner des mesures d'accompagnement, comme des réductions de vitesse, et de les appliquer jusqu'à ce que la situation soit assainie. Le financement de ces mesures doit être assuré par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). L'UDC s'oppose au contraire au financement de mesures de protection contre le bruit, de passages à faune et de systèmes de filtration des eaux de surface par le FORTA. Les positions s'inversent en ce qui concerne le financement des mesures de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence par le FORTA: le PS, les VERT-E-S, le WWF, Greenpeace et l'ATE s'y opposent, tandis que l'UDC et les organisations économiques y sont favorables.

Les participants souscrivent à la proposition de produire de l'énergie solaire le long des routes nationales. La DTAP va plus loin et attend de la Confédération et de l'OFROU qu'ils soient plus proactifs dans ce domaine. Les mesures d'optimisation – par exemple protection contre le bruit, couverture des routes nationales ou installations photovoltaïques – qui offrent un surplus d'utilité économique, écologique et sociale doivent être systématiquement examinées et intégrées dans les projets. La Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage regrette que l'on ne puisse pas distinguer quelle part des moyens du plafond des dépenses seront consacrés à la compatibilité

environnementale, à la protection de la biodiversité et à la production d'énergie renouvelable. Elle souhaite que ces dépenses soient présentées séparément.

Selon les cantons de Fribourg, Neuchâtel et Genève, les contributions cantonales destinées aux tronçons NAR n'ont pas été entièrement utilisées à ce jour. Ces cantons souhaitent que le solde de ces contributions soit de nouveau affecté aux tronçons NAR ou utilisé à d'autres fins utiles aux cantons et aux communes concernés. De plus, ces contributions doivent aussi servir à financer des travaux de recherche et de normalisation, en vue de la mise à disposition gratuite de normes en matière de routes.

3.4 Caractère complet du PRODES des routes nationales

L'ampleur de la mise à jour proposée du PRODES des routes nationales, abstraction faite des projets sur les tronçons NAR, a la faveur de la grande majorité des participants (notamment DTAP, Le Centre, Vert'libéraux, UDC, UDF, PEV, PLR, UVS, economiesuisse, SSE).

La proposition du Conseil fédéral de ne pas intégrer les sept projets NAR avec besoin d'approfondissement soulève la controverse. Elle est rejetée en particulier par tous les cantons directement concernés (AI, AR, BL, JU, SG, TG). Cinq cantons (AI, AR, BL, JU, TG) contestent les résultats de l'évaluation du Conseil fédéral, en particulier pour ce qui est de leur propres projets sur les tronçons NAR, et rejettent par conséquent la proposition du Conseil fédéral relative à l'ampleur du PRODES des routes nationales.

Ampleur du PRODES des routes nationales sur le réseau actuel (sans les tronçons NAR)

Quelques cantons demandent l'intégration de projets supplémentaires ou l'extension de projets existants:

BE N5: intégration du tunnel de Douanne

LU N2: garantie du financement de la valorisation urbanistique (couverture complète ou partielle tunnel de Schlund – portail sud du tunnel de contournement). Le canton de Lucerne demande en outre que l'aménagement de la jonction de Buchrain soit réalisé en même temps que l'élargissement à six voies de circulation entre l'échangeur de Rotsee et ladite jonction.

NE N20: demande d'examen d'une liaison directe avec la N5 en direction de Lausanne. Il en résulterait un délestage du réseau routier secondaire.

NW N2: intégration d'un élargissement continu à trois voies de circulation entre Horw et Hergiswil, avec horizon de réalisation en 2040.

ZG N14: intégration de la voie express vélo Cham – Baar en tant que projet test, avec horizon de réalisation en 2030.

Le PS, les VERT-E-S ainsi que les associations environnementales ou critiques envers le trafic routier se prononcent contre de nombreux projets d'extension. Sont nommément visés les projets ci-dessous du PRODES des routes nationales (abstraction faite des tronçons NAR).

- Neuchâtel, N20: contournements du Locle et de la Chaux-de-Fonds (déjà approuvés définitivement)
- Berne, N1: Weyermannshaus – Wankdorf; N6: Muri – Rubigen
- Argovie, N1: Aarau-Ost – Birrfeld
- Tessin, N2: Lugano-Sud – Mendrisio

Quelques participants (notamment PS, VERT-E-S) demandent que les projets de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence soient intégrés au PRODES des routes nationales, de manière à être sujets au référendum.

Traitement des projets cantonaux sur les tronçons NAR

Appréciation générale

La grande majorité des participants souscrivent à la répartition proposée des projets NAR ou ne prennent pas position à ce sujet. Douze participants rejettent tous les projets d'extension des routes nationales et s'opposent à l'intégration de quelque projet NAR que ce soit au PRODES des routes nationales.

L'UDC, le PLR, Le Centre, l'UDF, les cantons, communes et districts concernés, les associations économiques, les associations des arts et métiers et les syndicats demandent que les sept projets NAR avec besoin d'approfondissement soient intégrés au PRODES des routes nationales. Ils demandent également qu'ils soient affectés à l'horizon de réalisation prioritaire 2030, ou même à l'étape d'aménagement 2023. Le PS, les VERT-E-S, les Vert'libéraux, les associations environnementales ainsi que des particuliers de Suisse orientale sont opposés à la réalisation des projets NAR. Le PEV rejette la construction de la route Lac de Constance – Vallée de la Thur (Bodensee-Thurtal-Strasse [BTS]), mais est favorable à la réalisation de la voie de raccordement de l'Appenzellerland.

Dans le détail, l'OFROU a reçu les avis ci-dessous.

Projets NAR devant être intégrés au PRODES des routes nationales

- **N15 Comblement du déficit d'aménagement de l'autoroute de l'Oberland zurichois:** l'intégration de ce projet au PRODES des routes nationales est largement approuvée et tous les acteurs directement concernés (canton ZH, région, communes, entreprises et particuliers) la soutiennent sans réserve. De plus, nombre de participants, dont le canton de Zurich, demandent que le projet soit considéré comme prioritaire et affecté à l'horizon de réalisation 2030 (proposition du Conseil fédéral: horizon de réalisation 2040).
- **N17 Contournement de Netstal:** l'intégration de ce projet au PRODES des routes nationales est très bien accueillie, en particulier par le canton de Glaris. Ce dernier demande une planification conjointe et une coordination avec le contournement de Glaris, qui est directement relié à celui de Netstal et contribuera aussi à la fonctionnalité de la route nationale. Il y a lieu en particulier de chercher une solution optimale pour assurer la liaison entre les deux contournements et d'examiner les possibilités de financement. Les VERT-E-S ainsi que les associations environnementales ou critiques envers le trafic routier se prononcent contre l'intégration du projet au PRODES des routes nationales.
- **N13 Liaison autoroutière Bellinzone – Locarno:** l'intégration de ce projet au PRODES des routes nationales est très bien accueillie, en particulier par le canton du Tessin. Les VERT-E-S ainsi que les associations environnementales ou critiques envers le trafic routier se prononcent contre cette intégration, tout en reconnaissant en partie la nécessité d'agir.

Projets NAR que la Confédération entend réexaminer en profondeur avant de les intégrer au PRODES des routes nationales (projets NAR avec besoin d'approfondissement)

- **N14 Liaison du Hirzel:** les cantons concernés (ZG et ZH) comprennent la proposition de la Confédération, mais les communes et les organisations locales directement concernées désapprouvent la non-intégration du projet au PRODES des routes nationales.
- **N18 Contournement de Delémont / Contournement de Laufon – Zwingen / Tunnel du Muggenberg avec le carrefour d'Angenstein:** les cantons, les communes et les organisations économiques concernés reconnaissent le besoin d'approfondissement de ces projets cantonaux invoqué par le Conseil fédéral, mais n'en demandent pas moins leur intégration immédiate au PRODES des routes nationales. Le canton du Jura demande même que les trois projets soient affectés à l'horizon de réalisation prioritaire 2030. Les deux cantons concernés (JU et BL) se félicitent de l'étude de corridor sur la N18 qui est prévue et souhaitent qu'elle soit rapidement réalisée.
- **N23 Lac de Constance – Vallée de la Thur (Bodensee-Thurtal-Strasse [BTS]):** le canton de Thurgovie, les communes concernées et de nombreuses associations locales s'opposent

résolument à la non-intégration immédiate de ce projet au PRODES des routes nationales. Ils en demandent donc non seulement l'intégration, mais également l'affectation à l'horizon de réalisation prioritaire 2030. Les partis politiques et les organisations critiques envers le trafic routier se prononcent contre le projet. Au final, on compte pratiquement autant d'avis favorables que d'avis défavorables.

- **N25 Voie de raccordement de l'Appenzellerland:** le projet est largement approuvé à l'échelon local, avec seulement quelques voix contraires. La position des cantons concernés sur l'intégration des projets NAR de Suisse orientale au PRODES des routes nationales est la suivante: SG: affectation des projets de voie de raccordement de l'Appenzellerland et de BTS à l'horizon de réalisation 2030 ou 2040; AI: intégration des projets de voie de raccordement de l'Appenzellerland, de BTS et de contournement d'Herisau au PRODES des routes nationales; AR: affectation des projets de voie de raccordement de l'Appenzellerland et de BTS à l'horizon de réalisation 2030.
- **N29 Contournement de Bivio:** le canton des Grisons ainsi que les autorités et les organisations locales reconnaissent le besoin d'approfondissement du projet invoqué par le Conseil fédéral. Ils demandent à ce dernier de créer les bases nécessaires à l'intégration du projet dans le prochain PRODES des routes nationales.

Projets NAR qui ne seront pas poursuivis

Les participants approuvent à une large majorité la proposition du Conseil fédéral sur les projets NAR qu'il n'entend pas poursuivre. On ne compte à ce sujet que quelques avis divergents.

C'est ainsi que le canton des Grisons attend du Conseil fédéral qu'il crée les bases nécessaires à l'intégration du contournement de Cunter / Savognin dans le prochain PRODES des routes nationales.

Enfin, s'agissant des projets NAR que le Conseil fédéral prévoit d'abandonner (p. ex. Thayngen – Herblingen, contournement de Mulegns, contournement de Cunter / Savognin), les participants directement concernés sont d'avis que des solutions doivent être cherchées dans le cadre de la planification de l'entretien.

Autres mesures sur les tronçons NAR

Le canton de Berne souhaite que les mesures d'assainissement du trafic à Reichenbach, sur le tronçon NAR Spiez – Kandersteg, soient intégrées au PRODES des routes nationales.

Le canton de Bâle-Campagne demande que le tronçon de la N22 entre les échangeurs de Liestal et de Sissach soit intégré au PRODES des routes nationales. Il invite donc le Conseil fédéral à commencer immédiatement à chercher une solution pour ce tronçon. En particulier dans la région de Liestal, il y aurait lieu d'examiner des solutions respectueuses de l'environnement, telles que la mise en tunnel de la N22.

Le canton de St-Gall souhaite que le projet d'extension de la N15 entre Rapperswil et Neuhaus soit intégré au PRODES des routes nationales et réalisé en même temps que le comblement du déficit d'aménagement de l'autoroute de l'Oberland zurichois.

3.5 Répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans l'étape d'aménagement 2023

La majorité des participants approuvent la répartition proposée. Plusieurs cantons, villes, régions et associations demandent que certains projets bénéficient d'un degré de priorité plus élevé. On compte également quelques propositions de diminution du degré de priorité.

Huit cantons directement concernés demandent des modifications de la répartition des projets dans les horizons de réalisation:

AG N1 Élargissement à six voies de circulation Aarau West – Aarau Ost; horizons de réalisation ultérieurs → horizon de réalisation 2040

GR N13 Reichenau – Rothenbrunnen; horizons de réalisation ultérieurs → horizon de réalisation 2030

LU Jonction autoroutière de Buchrain et élargissement à six voies de circulation entre l'échangeur de Rotsee et la jonction de Buchrain; horizons de réalisation ultérieurs → horizon de réalisation 2030

NW N2 Élargissement continu à trois voies de circulation Horw – Hergiswil; horizons de réalisation ultérieurs → horizon de réalisation 2040

SO N1 Élargissement à six voies de circulation Kirchberg–Luterbach; horizons de réalisation ultérieurs → au plus tard horizon de réalisation 2040

SH N4 Second tube du tunnel de Cholfirst; horizons de réalisation ultérieurs → horizon de réalisation 2040

ZH N1 Comblement du déficit d'aménagement de l'autoroute de l'Oberland zurichois; horizon de réalisation 2040 → horizon de réalisation 2030

La Fédération suisse des urbanistes (FSU) juge que l'ampleur des projets est pertinente, mais non leur priorisation.

3.6 Crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 et pour la planification de projets pas encore approuvés

La grande majorité des participants souscrivent à l'ampleur de l'étape d'aménagement 2023 et approuvent par conséquent le crédit d'engagement qui en découle. Le montant du crédit d'engagement pour la planification de projets pas encore approuvés et pour l'acquisition de terrains soulève par contre la controverse.

La DTAP ainsi que quelques cantons et organisations souhaitent garantir que des moyens financiers suffisants soient à disposition pour la planification de projets pas encore approuvés. À cet égard, ils partent du principe que les moyens prévus à hauteur de 300 millions de francs permettront de suffisamment clarifier et faire avancer les projets de construction sur les tronçons NAR. En cas de doute à ce sujet, le crédit d'engagement devra être augmenté.

Quelques partis politiques (notamment PS, VERT-E-S) et associations environnementales sont opposés à l'acquisition anticipée de terrains en vue de la réalisation de projets de routes nationales. Ils demandent donc de réduire de 300 millions de francs le crédit d'engagement et de supprimer l'art. 1, let. b, de l'arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés.

3.7 Autres remarques

Critiques envers la méthode d'évaluation

Selon plusieurs partis politiques (notamment UDC, PLR), cantons, autorités locales et associations économiques, la méthode d'évaluation utilisée désavantage les projets situés dans des régions rurales ou de montagne, affectant en particulier les projets NAR. Afin de garantir la comparabilité des résultats des évaluations, ces participants demandent que les projets NAR et les projets gérés jusqu'ici dans le PRODES des routes nationales soient évalués de manière différenciée. Certains participants (notamment DTAP) sont d'avis que les critères favorisant une meilleure évaluation des projets situés dans des zones rurales doivent être pondérés plus fortement. Sont cités le potentiel de densification, la réduction du bruit et de la pollution de l'air pour une qualité de l'habitat et une qualité de vie accrues, l'amélioration des offres de transports publics routiers ainsi que l'augmentation de l'attrait des trafics piétons et cyclistes.

De plus, quelques partis politiques (notamment PS, VERT-E-S, Vert'libéraux, PEV) et associations environnementales demandent d'augmenter la pondération des indicateurs environnementaux et de

réexaminer les taux de frais de sinistres. Enfin, il y aurait lieu de tenir également compte des effets négatifs du trafic induit par les gains de temps réalisés sur les trajets (effet de rebond).

Remise en question de la valeur des stratégies du Conseil fédéral

Plusieurs partis politiques (notamment UDC, PLR), cantons, autorités locales et associations économiques critiquent le fait que plusieurs stratégies du Conseil fédéral – sont cités le Projet de territoire Suisse, la partie Programme du plan sectoriel des transports, les perspectives d'évolution du transport 2050, la stratégie à long terme de la Suisse en matière de climat, la Stratégie Biodiversité Suisse et la Stratégie Sol Suisse – influencent négativement l'évaluation des projets routiers. Seraient particulièrement concernés les projets situés dans des zones rurales. La plupart de ces stratégies n'ayant pas suivi le processus parlementaire, ces participants sont d'avis qu'elles doivent servir uniquement à orienter l'administration fédérale sur la volonté du Conseil fédéral et ne sont pas contraignantes pour les autorités.

Critiques envers les perspectives d'évolution du transport du DETEC

Plusieurs participants, à savoir le PS, les VERT-E-S, le WWF et la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, critiquent le fait qu'aux fins de l'établissement des perspectives d'évolution du transport du DETEC, les projets affectés aux horizons de réalisation 2030 et 2040 sont considérés comme étant déjà réalisés. Selon eux, les perspectives d'évolution du transport ne doivent inclure que les projets adoptés et dûment approuvés par le Parlement.

Rationalisation des processus internes de l'administration fédérale

L'UDC, economiesuisse ainsi que des représentants des milieux de l'économie et du commerce demandent que le Conseil fédéral non seulement assure le financement des routes nationales, mais favorise également la réalisation rapide des projets approuvés en instaurant des conditions-cadres appropriées. Certains préconisent de supprimer les multiples consultations des offices au sein de l'administration fédérale. Il ne devrait y avoir qu'une seule consultation des offices au début de l'étude de projet, de manière que les projets routiers ne soient pas inutilement retardés par des processus administratifs internes et que les décisions du Parlement puissent être exécutées efficacement.

Compte tenu des nombreux blocages subis jusqu'ici par des projets pourtant dûment approuvés, le TCS estime urgent de chercher et de mettre en œuvre des solutions concrètes permettant d'accélérer la planification et la réalisation des projets d'aménagement.

Controverse sur la route Lac de Constance – Vallée de la Thur

L'OFROU a reçu de nombreux avis concernant la route Lac de Constance – Vallée de la Thur (Bodensee-Thurtal-Strasse [BTS]). Les administrations publiques (villes communes, districts et cantons TG, SG, AR) ainsi que les associations patronales et les partis bourgeois (PLR, Le Centre) de la région demandent que le projet soit réalisé le plus rapidement possible. Ils soulignent non seulement que la BTS est indispensable au développement économique de la région, mais également que le projet est respectueux de l'environnement et soutenu par la population.

Les associations environnementales thurgoviennes, plusieurs partis politiques (PS, VERT-E-S, Vert'libéraux, PEV), des groupements régionaux et un comité d'agriculteurs sont opposés à l'arrêté cantonal sur le réseau routier (BTS et Oberlandstrasse [OLS]). De plus, nombre de citoyens, de petites entreprises et d'associations environnementales sont résolument opposés à la réalisation du projet BTS, confortant ainsi l'appréciation du Conseil fédéral. Selon eux, la BTS sera trop dangereuse, fera disparaître trop de terres agricoles, entraînera la formation d'embouteillages dans la direction Winterthour – Zurich, concurrencera les transports publics et augmentera le mitage du paysage. Elle présente en outre un rapport coût/utilité défavorable. Quelques opposants à la BTS ne sont pas fondamentalement contre ce projet routier: ils veulent simplement un projet moins coûteux, économisant le sol et plus facile à réaliser par étapes.

Amélioration de la fonctionnalité des jonctions

Le canton d’Argovie souhaite savoir si les projets d’élimination des goulets d’étranglement, éventuellement combinés à des mesures de réaffectation de la bande d’arrêt d’urgence, se traduiront par une amélioration de la fonctionnalité des jonctions des routes nationales.

Projet bien structuré

De nombreux participants soulignent que le projet est bien structuré et se félicitent de la bonne collaboration de ces dernières années.

4. Annexe 1: Liste des avis reçus

1. Kantone / Cantons / Cantoni (26) ainsi que BPUK / DTAP / DCPA

- Aargau
- Appenzell Ausserrhoden
- Appenzell Innerrhoden
- Basel-Landschaft
- Basel-Stadt
- Bern / Berne
- Fribourg / Freiburg
- Genève
- Glarus
- Graubünden / Grischun / Grigioni
- Jura
- Luzern
- Neuchâtel
- Nidwalden
- Schaffhausen
- Schwyz
- Solothurn
- St. Gallen
- Thurgau
- Ticino
- Uri
- Vaud
- Wallis
- Zug
- Zürich
- Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP

2. Politische Parteien / Partis politiques / Partiti (63)

- BastA! (BS)
- Die Mitte Schweiz / Le Centre Suisse / Alleanza del Centro (BE)
- Die Mitte Appenzell Innerrhoden (AI)
- Die Mitte Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Die Mitte Gossau-Arnegg (SG)
- Die Mitte Hinterland (AR)
- Die Mitte Kanton St. Gallen (SG)
- Die Mitte Region St. Gallen – Gossau (SG)
- Die Mitte Wetzikon (ZH)
- Die Junge Mitte (Jeunes du Centre) Appenzell Ausserrhoden (AR)
- EDU (UDF) Wetzikon (ZH)
- EVP (PEV) Romanshorn-Salmsach (TG)
- EVP Thurgau (TG)
- FDP.Die Liberalen / PLR.Les Libéraux-Radicaux / PLR.I Liberali Radicali (BE)
- FDP.Die Liberalen Bezirk Hinwil (ZH)
- FDP.Die Liberalen Hinwil (ZH)
- FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden (AI)
- FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (AR)
- FDP.Die Liberalen Kanton St. Gallen (SG)
- FDP.Die Liberalen Stadt St. Gallen (SG)
- FDP.Die Liberalen Thurgau (TG)
- FDP.Die Liberalen Wetzikon (ZH)
- FLiG Gossau (SG)
- Grüne Partei der Schweiz / Les VERT-E-S suisses / Verdi svizzeri (BE)
- Grüne Amriswil (TG)

- Grüne Thurgau (TG)
- Grüne Stadt und Region St. Gallen (SG)
- Verdi del Ticino (TI)
- Verdi del Ticino, sezione del Mendrisiotto (TI)
- Giovani Verdi (Jeunes Vert-e-s) Ticino (TI)
- Gruppo politico Sinistra e Verdi di Castel San Pietro (TI)
- l'AlternativA – Verdi e Sinistra insieme (TI)
- Grünliberale Partei Schweiz / Parti vert'libéral Suisse / Partito verde liberale svizzero (BE)
- Grünliberale Partei Kanton St. Gallen (SG)
- Grünliberale Partei Thurgau (TG)
- Die jungen Grünliberalen (Jeunes vert'libéraux) St. Gallen (SG)
- Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP / Parti socialiste Suisse PS / Partito socialista svizzero PS (BE)
- SP Arbon (TG)
- SP Bezirk Weinfelden (TG)
- PS Chiasso (TI)
- SP Egnach (TG)
- SP Frauenfeld (TG)
- SP Gossau-Arnegg (SG)
- SP Kreuzlingen (TG)
- PS Partito Socialista Ticino (TI)
- SP Sektion AachThurLand (TG)
- SP Sektion Bischofszell (TG)
- SP Sektion Romanshorn (TG)
- SP St. Gallen (SG)
- SP Stadt St. Gallen (SG)
- SP Thurgau (TG)
- JUSO Kanton St. Gallen (SG)
- Schweizerische Volkspartei SVP / Union démocratique du centre UDC / Unione Democratica di Centro UDC (BE)
- SVP Appenzell Ausserrhoden (AR)
- SVP Bezirk Hinwil (ZH)
- SVP Bezirk Meilen (ZH)
- SVP Bezirk Pfäffikon (ZH)
- SVP Bezirk Uster (ZH)
- SVP Fraktion Wetzikon (ZH)
- SVP Kanton St. Gallen (SG)
- SVP Kanton Zürich (ZH)
- SVP Seegräben (ZH)

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna (3)

- Schweizerischer Gemeindeverband / Association des Communes Suisse / Associazione dei Comuni Svizzeri
- Schweizerischer Städteverband / Union des villes suisses (UVS) / Unione delle città svizzere
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) / Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) / Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia (5)

- economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen / economiesuisse – Fédération des entreprises suisses / economiesuisse – Federazione delle imprese svizzere
- Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (usam) / Unione svizzera delle arti e mestieri (usam)
- Schweizerischer Baumeisterverband (SBV) / Société Suisse des Entrepreneurs (SSE) / Società Svizzera degli Impresari-Construttori (SSIC)

- Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
- Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft bauenschweiz / Organisation nationale de la construction constructionsuisse / Organizzazione nazionale della costruzione costruzionesvizzera

5. Gemeinden, Städte, Agglomerationen und Regionen / Communes, villes, agglomérations et régions / Comuni, città, agglomerati e regioni (45)

- Bezirk Appenzell (AI)
- Bezirk Hinwil (ZH)
- Bezirk Oberegg AI
- Bezirk Rüte (AI)
- Comune di Val Mara (TI)
- Gemeinde Amlikon-Bissegg (TG)
- Gemeinde Bürglen (TG)
- Gemeinde Dürnten (ZH)
- Gemeinde Egnach (TG)
- Gemeinde Fällanden (ZH)
- Gemeinde Fehraltorf (ZH)
- Gemeinde Flawil (SG)
- Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf (BL)
- Gemeinde Gossau (ZH)
- Gemeinde Herisau (AR)
- Gemeinde Hombrechtikon (ZH)
- Gemeinde Horgen (ZH)
- Gemeinde Kreuzlingen (TG)
- Gemeinde Oetwil am See (ZH)
- Gemeinde Salmsach (TG)
- Gemeinde Schönengrund (AR)
- Gemeinde Schwellbrunn (AR)
- Gemeinde Sommeri (TG)
- Gemeinde Sulgen (TG)
- Gemeinde Surses (GR)
- Gemeinde Volketswil (ZH)
- Gemeinde Wahlen (LU)
- Gemeinde Wald (ZH)
- Gemeinde Waldstatt (AR)
- Gemeinde Urnäsch (AR)
- Hauptstadtregion Schweiz / Région capitale suisse (BE, FR, NE, SO)
- Region Oberthurgau (TG)
- Region Zürcher Oberland (ZH)
- Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau (TG)
- Stadt Amriswil (TG)
- Stadt Arbon (TG)
- Stadt Bischofszell (TG)
- Stadt Gossau (SG)
- Stadt Liestal (BL)
- Stadt Romanshorn (TG)
- Stadt Uster (ZH)
- Stadt Weinfelden (TG)
- Stadt Wetzikon (ZH)
- Stadt Zürich (ZH)
- Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg ZPZ (ZH)

6. Übrige / Autres / Altri – Organisations (114)

- ACS – Automobile Club de Suisse
- ACS Sektion St.Gallen-Appenzell (SG)
- ACS Sektion Zürich (ZH)

- AGV See und Gaster (SG)
- APM – Associazione per un Piano di Magadino (TI)
- Arbeitgeberverband des St. Galler Rheintal (SG)
- Arbeitgeber-Verband Rorschach und Umgebung (SG)
- Arbeitgeber-Verband Zürcher Oberland (ZH)
- Arbeitgebervereinigung Region Romanshorn (TG)
- Arbeitgebervereinigung Region Will (SG)
- Associazione Quartiere Rivapiana e del Comitato Nuovo Piano Viario di Minusio (TI)
- ASTAG – Schweizer Nutzfahrzeugverband / Association suisse des transports routiers / Associazione svizzera dei transportatori stradali, Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein (AI, AR, SG, TG, FL)
- ASTAG, Sektion Zürich (ZH)
- ATA – Associazione traffico e ambiente (TI) (ATE – Association transports et environnement)
- auto-suisse (CH)
- AVA – Arbeitgebervereinigung, Region Arbon (TG)
- Brauerei Locher AG (AI)
- Bündnis im Kanton Appenzell Ausserrhoden:
  • Appenzellerland Tourismus AR
  • Die Mitte, Hinterland AR
  • EVP AR
  • FdP AR
  • FdP Herisau AR
  • Gemeinde Herisau AR
  • Gemeinde Hundwil AR
  • Gewerbeverband AR
  • Industrieverein AR
  • Quartierverein Säge, Herisau AR
  • Regiobus AG, Gossau-Herisau AR
  • SVP AR
  • TCS AR
- Capriasca Ambiente (TI)
- Centre Patronal (CP) (TI)
- Cittadini per il territorio (TI)
- Cittadini per il territorio del Luganese (TI)
- Collettivo Campo Climatico (TI)
- Comitato promotore della petizione (TI)
- Coop Ostschweiz (SG)
- eXtinction Rebellion Ticino (TI)
- FSU – Fachverband Schweizer Raumplaner / Fédération suisse des urbanistes / Federazione Svizzera degli urbanisti (CH)
- Flughafen Zürich AG (ZH)
- Genossenschaft Migros Ostschweiz (SG)
- GEOINFO (AR)
- Gewerbe AachThurLand (TG)
- Gewerbepark Appenzell AG (AI)
- Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Gewerbeverband Oberer Bodensee (TG)
- Gewerbeverein Amriswil (TG)
- Gewerbeverein Bürglen und Umgebung (TG)
- Gewerbeverein Gossau (SG)
- Gewerbeverein Herisau (AR)
- Gewerbeverein Hinwil (ZH)
- Gewerbeverein Märstetten (TG)
- Gewerbeverein Pfyn (TG)
- Gewerbeverein Romanshorn (TG)
- Gewerbeverein Speicher (AR)
- Gewerbeverein Trogen (AR)
- Gewerbeverein Weinfelden (TG)
- Gewerbeverein Zihlschlacht-Sitterdorf (TG)

- Gewerbeverein KMU Laufental (BL)
- Greenpeace Suisse (CH)
- Handels- und Industriekammer Appenzell Innerrhoden (AI)
- Handels- und Industrievereinigung Gossau SG & St.Gallen (SG)
- Handelskammer Beider Basel (BL, BS)
- HEV Kanton St.Gallen (SG)
- HEV Kanton Zürich (ZH)
- HEV Stadt St.Gallen (SG)
- Holzin Appenzell AG (AI)
- HUBER+SUHNER AG (AR)
- IG Engpassbeseitigung (SG)
- Industrie Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Industrie- und Gewerbeverein St.Gallen-West (SG)
- Industrie- und Handelskammer (IHK) St.Gallen-Appenzell (AI, AR, SG)
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Thurgau (TG)
- Industrieverband Laufen-Thierstein-Dorneck-Birseck (BL)
- Industrieverein Volketswil (ZH)
- Kantonaler Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden (AI)
- Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen (KGV) (SG)
- Klima Verantwortung Jetzt (BS)
- Klimastreikkollektives St.Gallen (SG)
- KMU- und Gewerbeverband des Kantons Zürich (ZH)
- Koch Kälte AG (AI)
- Komitee N18 Basel-Jura (BL, BS, JU)
- Komitee zum Schutz des Seerückens (TG)
- Fédération des Entreprises Romandes (FER) (GE)
- Ligue suisse contre le bruit (CH)
- Lista Civica Per Mendrisio (TI)
- Pro Bivio (GR)
- Pro Natura Thurgau (TG)
- Pro Natura Ticino (TI)
- Pro Velo Suisse (CH)
- Promotion Laufental (BL)
- Quartierverein Säge-Herisau (AR)
- r+n transporte ag (AR)
- Società ticinese per l'arte e la natura (STAN) (TI)
- Standortförderung Zürioberland (ZH)
- Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage (SL-FP) (CH)
- Streiff von Känel Rechtsanwälte (ZH)
- Touring Club Suisse (TCS) (CH)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Sektion Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Sektion St. Gallen-Appenzell I.Rh. (AI, SG)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Gruppe Zürcher Oberland (ZH)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Sektion Zürich (ZH)
- Thurgauer Gewerbeverband (TG)
- Thurgauer Heimatschutz (TG)
- Thurgauer regionale Arbeitgeberverbände (RegAGV) (TG)
- Thurgauer Vogelschutz (TG)
- umverkehR (ZH)
- Unternehmerforum Zürichsee (ZH)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion St. Gallen / Appenzell (SG, AR) (ATE – Association transports et environnement)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Thurgau (TG)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Verkehrs-Club der Schweiz (CH)
- Fédération routière suisse FRS (CH)
- Verein Zusammenschluss Oberlandstrasse (ZH)
- Verein Areal St. Gallen West – Gossau Ost (ASGO) (SG)
- Verein Gewerbe Müllheim-Wigoltingen (TG)
- Verein Region Laufental (BL)

- Verkehrsliga Beider Basel (BL, BS)
- Vernetzung Velo Thurgau (TG)
- Weishaupt Innenausbau (AI)
- Wirtschaft Region St.Gallen (WISG) (SG)
- Wirtschaftsforum Wetzikon (ZH)
- Wirtschaftskammer Baselland (BL)
- WWF Suisse (CH)
- WWF Svizzera italiana (TI)
- Wyon AG (AI)
- Zusammenschluss Oberlandstrasse (ZH)

Autres – Particuliers (79)

- Allenspach Christa (TG)
- Ammann Werner (TG)
- Angst Anita (TG)
- Anthenien Daniel (TG)
- Arni Tobias (TG)
- Arnold Josef (TG)
- Bachofen Alfred (ZH)
- Bär Hannes und Doris Frei (TG)
- Bayer Kurt (ZH)
- Bertschinger Marco (TG)
- Beutler Peter (SG)
- Bieri Heidi (TG)
- Billeter Hans (ZH)
- Bösch Markus (TG)
- Brönimann Christian (TG)
- Brühlmann Jürg (TG)
- Diem Hansjakob (AR)
- Diem-Meier Ruth (AR)
- Egger Kurt (TG)
- Engel Engeli Meret (TG)
- Engeli Daniel (TG)
- Feuerle Werner (TG)
- Friedinger Barbara (TG)
- Frischknecht Barbara und Peter (TG)
- Gerig Claudia und Martin (TG)
- Gubser Peter (TG)
- Häfliger Eduard (ZH)
- Hauser Ernst (ZH)
- Hefti Heidi und Peter (TG)
- Helfenberger Yves (ZH)
- Honegger Andreas (ZH)
- Huber Mathias und Silvana (TG)
- Hübner Peter (ZH)
- Johannes Graf (ZH)
- Kägi Jürg (ZH)
- Knöpfel Paul (ZH)
- Kreier Matthias (TG)
- Lang Walter (TG)
- Lavater Jürg (ZH)
- Leuenberger Roland und Irene (ZH)
- Lili Ulrich und Gut Urs (TG)
- Lutz Matthias und Philipp Ulrike (TG)
- Marti Hansjörg (ZH)
- Meyer Hans-Peter (ZH)
- Moser Peter (TG)
- Müller Dorian (TG)

- Neubauer Nadine und Tobias (TG)
- Neubauer-Weber Madlen und Neubauer Markus (TG)
- Palitzsch André (BS)
- Peterhans Christof (ZH)
- Portmann Franz (TG)
- Pterers Matthias (TG)
- Reichlin Paul (ZH)
- Reinhart Sandra (TG)
- Riederer Kurt (TG)
- Rübin Ute (TG)
- Rüegg Jost (TG)
- Ruprecht Nathalie Lotti und Bruno (ZH)
- Schärer Dieter und Enderle Rosemarie (TG)
- Schärer Zeno (ZH)
- Schellenberg Willi (ZH)
- Schoop Hansruedi (TG)
- Schulthess Claudia und Rolf (TG)
- Sinniger Jörg und Monika (TG)
- Soccal-Alpiger Elio und Monika (TG)
- Solenthaler Simone (TG)
- Stahel Claudia (TG)
- Steffen Hans (ZH)
- Telli Edith (ZH)
- Teufer Angela und Bruno (TG)
- Tschiemer Faude Elisabeth (TG)
- Ullmann Hans-Peter (ZH)
- Van Veen Jan-Willem (ZH)
- Vonlanthen-Specker Isabelle (TG)
- Weber Jörg (ZH)
- Wendel Ruedi und Regula (TG)
- Wieler Hans (ZH)
- Zirfass Stricker Benjamin (TG)
- Zürcher Peter und Christine (TG)

5. Annexe 2: Questionnaire sur le projet mis en consultation

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?
2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?

Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027

3. La hauteur du plafond de dépenses demandé pour les routes nationales sur la période 2024-2027 est-elle réaliste ?

Programme de développement stratégique des routes nationales

4. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?
5. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans l'étape d'aménagement 2023 ?

Autres remarques

6. Quelles autres remarques souhaitez-vous formuler sur le projet mis en consultation ?