



# **Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptation des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

Rapport sur les résultats de la consultation

---

# 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.	Evaluation des avis exprimés dans le questionnaire	6
3.1.	Grandes lignes du projet	6
3.2.	Sujets insuffisamment pris en considération	6
3.3.	Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptation des routes nationales sur la période 2020–2023	7
3.4.	Critères servant à définir les grands projets	8
3.5.	Classement du second tube du tunnel routier du Gothard parmi les grands projets	8
3.6.	Perspective à long terme du réseau des routes nationales	9
3.7.	Caractère complet du PRODES des routes nationales	9
3.8.	Répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et affectation des projets à l'étape d'aménagement 2019	10
3.9.	Autres remarques	11
4.	Annexe 1 : Liste des participants à la consultation	12
5.	Annexe 2 : Questionnaire sur le projet mis en consultation	15

## **1. Introduction**

### **1.1. Contexte**

Le 17 janvier 2018, 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 de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptation des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant. Ouverte le 17 janvier 2018, la consultation a pris fin le 30 avril 2018. 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 faïtières 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 au total 92 avis (cf. ch. 4, annexe 1).

25 cantons, la Conférence cantonale des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), sept partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale ainsi que trois partis cantonaux ont pris part à la consultation. Trois associations faïtières suisses des communes, des villes et des régions de montagne, cinq associations faïtières suisses de l'économie ainsi que 28 organisations et associations issues essentiellement des milieux des transports, de l'économie, de l'environnement et du paysage ont également donné leur avis. Enfin, 20 villes, communes, agglomérations et régions ont participé à la consultation.

### **1.3. Remarque préliminaire sur la synthèse des réponses**

Le rapport qui suit est une synthèse des modifications, précisions et compléments parfois détaillés proposés par les participants, dont il ne 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. Certains aspects se retrouvent également dans plusieurs réponses. Le présent rapport ne revient en détail qu'une seule fois sur les indications fournies. Quelques participants ont uniquement répondu à certains points du projet. Le présent rapport ne tient pas compte des prises de position qui ne concernent pas – ou guère – le projet.

## **2. Synthèse des résultats**

### **Vaste adhésion aux grandes lignes du projet**

Le projet est largement approuvé par les participants qui soutiennent à une vaste majorité la nécessité de mettre à disposition des moyens pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement (tant au sens d'adaptation que d'extension). Quelques-uns soulignent la priorité accordée dans le projet à l'exploitation et à l'entretien, et demandent une certaine retenue dans l'aménagement des routes nationales. Quelques autres participants s'opposent fondamentalement à toute extension de capacité des routes nationales et réclament la promotion systématique des moyens de transport alternatifs.

### **Demande d'un examen plus approfondi de la problématique du faible taux d'occupation des véhicules**

Quelques avis signalent que l'automatisation des véhicules rendra certaines extensions superflues et attendent des indications plus concrètes quant aux effets escomptés. De nombreux participants soulèvent en outre la question du faible taux d'occupation des véhicules et déplorent que le rapport de consultation ne lui ait pas accordé une plus grande importance. En prévision de la mise à jour du projet, dans quatre ans, la Confédération devra approfondir son examen de cette problématique et définir des mesures afin d'augmenter le taux d'occupation des véhicules.

### **Demande d'indications concrètes sur les projets en cours ainsi que la construction de nouvelles jonctions et la réfection de jonctions existantes**

De nombreux participants, en particulier les cantons, réclament la mise en œuvre de mesures concrètes sur le réseau des routes nationales de leur territoire. Il s'agit principalement de la réfection ou de l'élargissement de jonctions existantes ainsi que de la construction de nouvelles jonctions. Pour quelques participants, le rapport manque d'indications concrètes concernant le calendrier, les mesures et les moyens prévus pour leur réalisation. De surcroît, la DTAP et de nombreux cantons demandent que la question des jonctions des routes nationales soit intégrée dans le PRODES des routes nationales.

### **Egalité de traitement réclamée pour les tronçons qui seront repris dans le réseau des routes nationales le 1<sup>er</sup> janvier 2020 (tronçons NAR)**

Le fait que les moyens pour les tronçons NAR soient indiqués séparément dans le plafond de dépenses et que, sauf trois exceptions, les projets d'extension sur ces mêmes tronçons ne puissent pas encore faire partie du PRODES des routes nationales suscite de nombreux avis. La plupart d'entre eux exigent que dans quatre ans, au moment de la mise à jour du projet, il n'y ait plus de différence entre le réseau des routes nationales existant et les tronçons nouvellement intégrés. D'autres préconisent l'élimination de cette différence dans le présent projet (voir également les explications suivantes sur le plafond de dépenses, la perspective à long terme et les horizons de réalisation (HR) du PRODES des routes nationales).

### **Demande d'approfondissement de la coordination entre le réseau des routes nationales et le réseau routier secondaire, ainsi qu'entre les différents modes de transport**

De nombreux avis soulignent l'interdépendance de ces deux réseaux. Quelques participants souhaitent des indications plus détaillées sur les mesures qui devront être prises au niveau où ils se rejoignent, vu les mesures d'extension prévues dans le PRODES des routes nationales. En outre, de nombreux participants réclament une meilleure coordination entre le PRODES des routes nationales et le projet des programmes d'agglomération. Ils relèvent l'utilisation de critères d'efficacité différents lors de l'examen des projets d'extension du PRODES des routes nationales et des mesures des programmes d'agglomération, et réclament des processus contraignants pour régler la coordination en prévision des prochaines mises à jour. Quelques avis demandent un approfondissement à la fois des enquêtes et de la coordination entre les modes de transport route et rail.

### **Les explications sur le plafond de dépenses sont jugées claires par une majorité**

Une majorité des participants ne remet pas en question le plafond de dépenses présenté pour les routes nationales existantes. Quelques-uns jugent les moyens indiqués pour les tronçons NAR trop limités, voire incompréhensibles, et perçoivent la présentation séparée des moyens disponibles comme défavorable par rapport aux routes nationales existantes (voir ci-dessus).

### **Le contenu du message relatif aux grands projets n'est pas remis en question**

Les critères définis pour la formulation d'un grand projet sont jugés adéquats par une large majorité des participants. Le classement du second tube du tunnel routier du Gothard dans les grands projets recueille la même adhésion. Quelques participants ont l'impression que les critères ont été expressément définis pour le projet du Gothard. D'autres revendiquent aussi le classement dans les grands projets pour des projets sur le réseau cantonal des routes principales, ou encore une réduction du seuil des coûts de 500 à 300 millions de francs.

### **La perspective à long terme suscite des avis divergents**

La perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales déclenche la controverse. De nombreux participants plaident en sa faveur, tout comme la majorité des cantons. D'autres réclament des modifications ou la rejettent, en particulier pour les raisons suivantes : pas de prise en compte des tronçons NAR, absence de projets concrets, zones rurales défavorisées ou routes principales exclues de la perspective. Un grand nombre de participants jugent notamment exagérée la redondance des routes nationales recherchée avec l'élargissement systématique à trois voies au sein des métropoles et des grandes villes. D'autres critiquent la différence entre les objectifs sélectionnés, d'une part, pour la perspective à long terme et, d'autre part, pour l'exploitation et l'entretien.

### **Demande d'ajouts au PRODES des routes nationales**

La vaste majorité des participants ne remettent pas en question l'ampleur du PRODES des routes nationales pour ce qui est des projets sur le réseau des routes nationales actuel. Certains cantons demandent l'inclusion de certains projets ou l'extension de projets existants.

De nombreux participants se prononcent sur les projets d'extension des tronçons NAR. Certains exigent leur prise en compte dès le projet actuel. D'autres comptent sur leur intégration et une égalité de traitement le cadre de la prochaine mise à jour. Un autre point régulièrement évoqué à cet égard concerne les jonctions : selon quelques avis, elles devraient faire partie du PRODES des routes nationales (voir ci-dessus).

### **Quelques modifications réclamées concernant l'affectation aux horizons de réalisation**

Pour l'essentiel, l'affectation des projets d'extension aux horizons de réalisation n'est pas remise en question. Quelques cantons, communes et régions isolés directement concernés par un projet en réclament l'affectation à un horizon de réalisation plus proche.

### **L'étape d'aménagement 2019 n'est pas remise en question**

Les participants sont en majorité d'accord avec les projets affectés à cette étape. Un avis réclame la rétrogradation du contournement de Lucerne, d'autres s'opposent à tout accroissement des capacités.

### **Soutien à l'accroissement des effectifs**

De nombreux participants donnent leur avis sur le besoin de 69 postes supplémentaires indiqué par l'Office fédéral des routes (OFROU), auxquels s'ajoute un poste pour l'Office fédéral de l'environnement. A une exception près, tous soutiennent activement l'accroissement des effectifs et confirment qu'il est nécessaire pour que l'OFROU puisse s'acquitter de ses tâches à venir.

### 3. Evaluation des avis exprimés dans le questionnaire<sup>1</sup>

#### 3.1. Grandes lignes du projet

La tendance générale est positive. La majorité des participants (53, notamment le PBD Suisse, le PDC suisse, le PLR, Les Libéraux-Radicaux, le Parti vert/libéral Suisse, l'UDC Suisse, la DTAP) approuvent en principe les observations du dossier mis en consultation, même si certains d'entre eux sollicitent des compléments ou des modifications sur certains points. 26 participants n'ont pas pris position sur les grandes lignes du projet et 6 participants souhaitent les voir modifiées, sans pour autant les approuver ni les rejeter.

Par ailleurs, 7 avis rejettent les grandes lignes du projet :

- Le PS Suisse s'oppose aux accroissements de capacité sur le réseau des routes nationales, mais soutient les mesures de protection contre le bruit, de filtration des eaux de surface ou de rétablissement de la continuité des corridors faunistiques.
- D'autres, notamment le Parti écologique suisse, rejettent le principe même du projet, notamment pour les motifs suivants : l'acquisition de terrains pour les projets des routes nationales, le fait que le PRODES des routes nationales ne prenne pas en considération les projets de jonctions et de réaffectation des bandes d'arrêt d'urgence, les objectifs en termes de disponibilité et de capacité du réseau des routes nationales, des contradictions avec d'autres objectifs de la Confédération, par exemple dans le cadre de sa politique de transfert modal, sa politique climatique, environnementale et énergétique, et enfin un budget insuffisant pour la poursuite de la planification des projets d'extension.

#### 3.2. Sujets insuffisamment pris en considération

Une courte majorité des participants ne s'exprime pas sur cette question (40) ou juge le projet complet (14, notamment le PDC suisse).

Cela étant, de nombreux participants (38, notamment le PBD Suisse, le PLR, Les Libéraux-Radicaux, le Parti écologique suisse, le Parti vert/libéral Suisse, le PS Suisse, la DTAP) mentionnent des aspects qui, selon eux, n'ont pas suscité suffisamment d'intérêt et sont résumés ci-après :

- *Interfaces avec les routes secondaires et coordination avec le projet des programmes d'agglomération*  
De nombreux avis reçus signalent les interfaces des routes nationales avec le réseau routier secondaire et sollicitent de plus amples informations concernant les interdépendances et les mesures sur le réseau routier secondaire qui vont de pair avec un projet d'extension sur les routes nationales.  
Les participants concernés réclament à cet égard le renforcement de la coordination avec le projet des programmes d'agglomération ainsi que des objectifs concertés pour l'évaluation des projets sur le réseau des routes nationales et le réseau des routes secondaires. En prévision de la prochaine mise à jour, d'ici quatre ans, des processus contraignants doivent être définis et mis en œuvre entre les offices du DETEC.
- *Coordination avec le PRODES de l'infrastructure ferroviaire*  
Quelques participants comptent sur la poursuite et la documentation de la réflexion sur l'évolution du système global des transports.

---

<sup>1</sup> Cf. annexe 2 : Questionnaire sur le projet mis en consultation

- *Réflexion sur les effets de la mobilité intelligente*  
Quelques avis signalent que l'automatisation des véhicules pourrait rendre certaines extensions superflues et comptent sur des indications plus concrètes concernant les effets escomptés.
- *Alternatives à l'accroissement des capacités et mesures pour augmenter le taux d'occupation des véhicules*  
Quelques participants souhaitent un exposé plus concret des alternatives possibles à l'accroissement des capacités du réseau des routes nationales. Cette demande concerne en particulier les mesures de gestion du trafic, la tarification de la mobilité et les projets de report modal de la route au rail.  
De nombreux avis soulèvent la question du taux d'occupation des véhicules. Les auteurs de ces avis souhaitent qu'elle soit approfondie et que des mesures concrètes soient définies pour améliorer le taux d'occupation des véhicules.
- *Prise en considération des tronçons NAR*  
De nombreux avis déplorent le fait que le PRODES des routes nationales ne tienne pas compte des tronçons NAR. Certains demandent une prise en considération immédiate, d'autres dans quatre ans, au moment de la mise à jour du programme.
- *Indications concernant les mesures concrètes*  
De nombreux cantons et les communes concernées réclament des indications concernant la mise en œuvre des projets concrets en cours de planification autres que les projets d'extension du PRODES des routes nationales. Il s'agit en l'occurrence essentiellement des projets liés aux jonctions et à la réaffectation de bandes d'arrêt d'urgence
- *Prise en compte d'autres projets dans le PRODES des routes nationales*  
Quelques cantons ainsi que la DTAP réclament l'inclusion, dans le PRODES des routes nationales, des projets liés aux jonctions. Plusieurs associations environnementales demandent celle des projets de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence.
- *Prise en compte du trafic de marchandises et de l'impact du projet Cargo Sous Terrain*  
L'Union suisse des arts et métiers réclame un examen plus approfondi de la question du trafic de marchandises. Pour le PBD, la prochaine mise à jour devra mentionner le projet Cargo Sous Terrain et tenir compte de son impact sur la circulation routière.

### **3.3. Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptation des routes nationales sur la période 2020–2023**

Une large majorité estime que les explications sur le plafond des dépenses sont claires (28, notamment le PBD Suisse, le PDC suisse, le PLR, Les Libéraux-Radicaux, le Parti écologiste suisse, le Parti vert/libéral Suisse, le PS Suisse, la DTAP) ou ne se prononce pas sur la question (37).

Certains participants jugent erroné que le coût des tronçons NAR soit indiqué séparément. De nombreux cantons et la DTAP demandent qu'il soit renoncé à une séparation entre les tronçons NAR et les routes nationales actuelles dans quatre ans, lors de la mise à jour du projet.

Pour quelques participants, les moyens indiqués pour les tronçons NAR sont insuffisants. Ils y voient une inégalité de traitement entre ces tronçons et le réseau des routes nationales actuel et demandent un relèvement du plafond de dépenses.

L'UDC Suisse ne voit pas pourquoi les économies et les gains d'efficience devraient permettre d'économiser 200 millions de francs tous les ans. Elle estime qu'il s'agit là d'une tâche permanente et interprète ces économies comme la constitution de réserves occultes. L'UDC Suisse rejette par conséquent la proposition d'une diminution annuelle des moyens nécessaires de 200 millions de francs et demande que le plafond de dépenses soit augmenté d'autant.

De nombreux cantons réclament que les moyens indiqués soient utilisés pour réaliser des mesures concrètes qui les concernent directement, en particulier la construction de nouvelles jonctions et la rénovation de jonctions existantes. Quelques participants réclament en outre des indications concrètes quant aux mesures et à leur calendrier de réalisation.

Economiesuisse entrevoit un potentiel d'économies au niveau de l'exploitation des routes nationales : mesures organisationnelles et conditions générales favorisant davantage la concurrence.

Initiative des Alpes demande la mise à disposition de moyens supplémentaires pour finaliser les centres de contrôle du trafic lourd.

Le WWF et l'ATE n'approuvent pas les objectifs présentés qui, selon eux, dépassent en partie le cadre des dispositions constitutionnelles relatives au FORTA.

### **3.4. Critères servant à définir les grands projets**

Pour une vaste majorité des participants qui se sont exprimés sur cette question (38 von 48), les critères sont clairs et judicieux. 44 des participants ne se sont pas prononcés.

Pour quelques participants, le concept de « grands projets » prête à confusion. D'autres ont l'impression qu'il a été défini explicitement pour le projet du second tube du tunnel routier du Gothard, ou ne voient pas pourquoi les grands projets devraient être mentionnés séparément ou encore pourquoi il faudrait créer une nouvelle catégorie.

L'ASTAG demande une définition plus précise du critère « importance politique ». Elle craint que l'importance politique ne soit invoquée sans fondement réel.

Les organisations des régions de montagne peuvent uniquement approuver la création d'une catégorie « grands projets » pour autant qu'elle puisse également englober des projets d'importance suprarégionale situés sur le réseau des routes principales. Le PDC suisse souhaite, lui aussi, que les critères puissent être utilisés pour des projets situés sur le réseau des routes principales.

Le Parti vert/libéral Suisse sollicite la modification du critère « montant des coûts » avec un abaissement de la limite des coûts de 500 à 300 millions de francs. Le Parti écologiste suisse s'exprime également en faveur d'une réduction de la limite des coûts. La Fédération des entreprises romandes défend l'opinion contraire : outre l'élimination du critère « type d'infrastructure », elle demande une augmentation de la limite des coûts.

Le Parti écologiste suisse estime que les critères devraient être définis de manière à ce que la rénovation des tunnels le long de l'A13 entre dans la catégorie des grands projets.

NE demande s'il ne suffirait pas d'avoir un critère unique pour le montant des coûts.

Pour le critère « montant des coûts », economiesuisse propose d'utiliser systématiquement les moyens annuels nécessaires plutôt qu'un montant fixe.

### **3.5. Classement du second tube du tunnel routier du Gothard parmi les grands projets**

Le classement du second tube du tunnel routier du Gothard n'est pas remis en question. Seule l'Union syndicale suisse s'oppose explicitement au projet.

Quelques participants insistent sur le fait que la construction du second tube doit satisfaire à des standards écologiques et sociaux très élevés et qu'à long terme, elle ne doit pas non plus entraîner d'accroissement des capacités.

Le Parti vert/libéral Suisse accepte le classement, mais juge la construction du second tube moins prioritaire, en termes de calendrier, que les projets d'extension dans les agglomérations prévus dans le PRODES.

La Fédération des entreprises romandes fait dépendre son approbation d'une adaptation des critères permettant de classer la traversée du lac parmi les grands projets.

### 3.6. Perspective à long terme du réseau des routes nationales

La perspective à long terme du réseau des routes nationales suscite des évaluations très diverses.

Parmi l'ensemble des participants comme au sein des cantons, une majorité se dessine en faveur de la perspective à long terme présentée (33, notamment le PBD Suisse, le PDC suisse, le PLR. Les Libéraux-Radicaux, le Parti vert/libéral Suisse [avec réserves], l'UDC Suisse, la DTAP) ou ne s'exprime pas sur cette question (30). Des modifications sont souhaitées par 13 participants qui ne sont ni pour ni contre, et 16 rejettent le principe même de cette perspective (notamment le Parti écologique suisse, le PS Suisse).

Quelques participants saluent le fait les systèmes de périphériques puissent constituer une solution judicieuse dans certaines agglomérations. D'autres souhaitent l'inscription de la perspective à long terme dans un horizon temporel concret.

Par ailleurs, de nombreux participants expriment leur opposition, pour les motifs résumés ci-après :

- Beaucoup estiment que les extensions indiquées vont trop loin. Cela concerne, d'une part, l'élargissement systématique des routes nationales au sein des métropoles et des grandes villes et, d'autre part, les redondances prévues, plus précisément les itinéraires d'évitement sur le réseau des routes nationales entre les agglomérations.
- Un grand nombre de participants s'opposent à tout accroissement de la capacité du réseau des routes nationales et réclament une politique résolument axée sur le transfert modal et la protection de l'environnement.
- Certains participants souhaitent une planification des routes nationales axée sur l'offre et voient la perspective à long terme comme le fruit d'une planification axée à tort sur la demande.
- Quelques participants déplorent la prise en considération insuffisante des contextes locaux et sollicitent une coordination étroite avec les communes et les cantons concernés.
- L'absence de mention des tronçons NAR est tout autant critiquée que celle des routes principales.
- Des critiques visent le fait que la perspective à long terme ne tienne pas compte des stratégies de développement décentralisées et des mesures de réduction du volume du trafic dans et entre les agglomérations, et que les zones rurales soient désavantagées.
- Quelques participants souhaitent que les objectifs soient complétés, par exemple en vue d'améliorer la desserte des zones rurales et des régions de montagne, et d'absorber les flux de trafic essentiels au sein des agglomérations. D'autres déplorent la différence entre les objectifs fixés pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptation.
- D'autres encore déplorent l'absence de coordination entre les modes de transport route et rail ainsi qu'entre les deux projets PRODES et le projet des programmes d'agglomération (voir aussi point 3.2).

### 3.7. Caractère complet du PRODES des routes nationales

La vaste majorité des participants (70) ne remettent pas en question l'ampleur du PRODES des routes nationales pour ce qui est des projets sur le réseau des routes nationales actuel.

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

- BE : intégration du tunnel de Douanne
- NW/OW : extension du projet existant : 3 voies de circulation dans la zone de Lucerne Horw et 3 voies de circulation entre Hergiswil et l'échangeur du Lopper)

- AG : extension entre Aarau Est et Birrfeld afin d'élargir le nouveau raccordement de la T5 à la N1, extension vers l'ouest de l'élargissement à 6 voies
- FR : inclusion dans le PRODES d'un nouveau projet pour l'élimination du goulet d'étranglement de niveau I dans la région de Fribourg
- GE : intégration de la traversée du lac
- TI : prolongement du projet Lugano Sud – Mendrisio pour inclure le tronçon Lugano Nord – Lugano Sud

De nombreux participants prennent position sur les projets d'extension des tronçons NAR. Certains exigent qu'ils soient pris en compte dès le projet actuel. D'autres demandent leur traitement prioritaire d'ici quatre ans, dans le cadre de la prochaine mise à jour du PRODES des routes nationales.

Quelques organisations et associations genevoises réclament, à l'instar du canton, l'intégration de la traversée du Lac dans le PRODES des routes nationales.

Quelques participants réclament en outre l'intégration des nouvelles jonctions et/ou réaffectations de la bande d'arrêt d'urgence dans le PRODES des routes nationales ainsi que leur réalisation (voir aussi point 3.2).

BS et BL réclament l'introduction d'une rubrique financière sommaire pour les mesures ponctuelles d'augmentation des capacités.

Les associations environnementales et peu favorables au trafic routier se prononcent contre de nombreux projets d'extension. D'autres demandent l'annulation de projets spécifiques.

### **3.8. Répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et affectation des projets à l'étape d'aménagement 2019**

Les participants approuvent en majorité la répartition proposée. Certaines villes, régions et associations réclament une priorité plus élevée pour des projets spécifiques. Par ailleurs, quelques participants demandent le report de certains projets.

Deux cantons directement touchés réclament une modification de la répartition des projets dans les horizons de réalisation (HR) :

- GR : Reichenau – Rothenbrunnen ; autres HR → HR 2030
- SO : Kirchberg – Luterbach ; autres HR → HR 2040

Le Parti vert libéral Suisse juge le contournement de Lucerne trop dispendieux et surdimensionné. Il demande son abandon et son retrait de l'étape d'aménagement, ainsi que la prise en considération d'alternatives plus avantageuses. Il réclame également le report de quatre projets de l'horizon de réalisation 2030 à l'horizon de réalisation 2040 ainsi que la détermination d'une alternative à l'élargissement du tronçon Aarau Est – Birrfeld.

Le PBD Suisse demande que les contournements de La Chaux-de-Fonds et de Näfels soient intégrés dans l'étape d'aménagement 2019. Il s'exprime également en faveur d'un relèvement du niveau de priorité de l'élargissement des tronçons Aarau Est – Aarau Ouest et Lyss – Bienne.

PLR. Les Libéraux-Radicaux et le TCS soulignent l'urgence de la situation et réclament du Conseil fédéral une mise en œuvre plus rapide des projets d'élargissement.

Hormis le contournement du Locle, Le Parti écologique suisse rejette tous les projets d'élargissement de l'étape d'aménagement 2019.

La ville de Lucerne accepte l'affectation du contournement de Lucerne uniquement en cas de non-réalisation du raccordement nord.

De nombreux participants expriment d'ores et déjà leurs souhaits pour la prochaine mise à jour du PRODES des routes nationales, dans quatre ans.

### 3.9. Autres remarques

- *Soutien à l'augmentation des effectifs*  
De nombreux participants s'expriment sur le besoin de 69 postes supplémentaires indiqué par l'OFROU (plus un poste pour l'OFEV). A l'exception d'un avis, ils soutiennent tous expressément l'augmentation des effectifs et confirment qu'elle est nécessaire pour que l'OFROU puisse s'acquitter de ses tâches à venir.
- *Discussions controversées concernant la route entre le lac de Constance et la vallée de la Thur*  
De nombreux avis ont été reçus concernant la route entre le lac de Constance et la vallée de la Thur. Certains sont clairement en faveur de la réalisation la plus rapide possible de ce projet. D'autres affichent une attitude négative et exigent que l'OFROU ne construise pas la nouvelle route.
- *Crédit d'engagement pour la planification des tronçons NAR*  
Quelques cantons demandent le vote d'un crédit d'engagement pour la planification des projets sur les tronçons NAR ou, s'il existe déjà, son augmentation.
- *Renoncement à l'acquisition anticipée de terrains*  
Les partis de gauche et les associations environnementales rejettent l'acquisition anticipée de terrains pour les projets qui n'ont pas encore été approuvés, et la jugent non conforme au droit.
- *Précisions concernant les conséquences financières au-delà de 2023*  
Certains participants souhaitent des précisions concernant les besoins financiers au-delà de 2023 et l'éventuelle nécessité d'une hausse de l'impôt sur les huiles minérales.
- *Surfaces agricoles*  
L'Union suisse des paysans fait remarquer que l'extension des routes nationales ne doit pas se faire aux dépens des surfaces agricoles.
- *Réalisation des aires de stationnement pour les poids lourds*  
L'ASTAG et l'UDC Suisse demandent une réalisation plus rapide des aires de stationnement pour les poids lourds.
- *Contrôle de la méthode d'évaluation*  
Plusieurs participants demandent à la Confédération de revoir et, le cas échéant, modifier la méthode d'évaluation actuelle des projets d'extension du PRODES des routes nationales en vue de tenir compte des projets des tronçons NAR.
- *Renforcer la collaboration avec les cantons*  
FR souhaite que l'élaboration du projet à venir donne lieu à une collaboration plus étroite avec les cantons.
- *Remerciements pour la bonne structure du projet*  
De nombreux participants soulignent la qualité de la structure du projet et expriment leurs remerciements pour la collaboration de ces dernières années.

## **4. Annexe 1 : Liste des avis reçus**

---

### **1. Kantone / Cantons / Cantoni (26) sowie BPUK / DTAP / DCPA**

- Aargau
- Appenzell Ausserrhoden
- Appenzell Innerrhoden
- Basel-Landschaft
- Basel-Stadt
- Bern / Berne
- Glarus
- Graubünden / Grischun / Grigioni
- Fribourg / Freiburg
- Genève
- Jura
- Luzern
- Neuchâtel
- Nidwalden
- Obwalden
- Schaffhausen
- Schwyz
- Solothurn
- St. Gallen
- Thurgau
- Ticino
- Uri
- Vaud
- Zug
- Zürich
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK, DTAP, DCPA

### **2. Politische Parteien / partis politiques / partiti (10)**

- Bürgerlich-Demokratische Partei BDP / Parti Bourgeois-Démocratique Suisse PBD / Partito borghese democratico PBD
- Christlichdemokratische Volkspartei CVP / Parti démocrate-chrétien PDC / Partito popolare democratico PPD
- FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali Radicali
- Grüne Partei der Schweiz / le Parti écologiste suisse / I Verdi
- Grüne Partei Kanton Thurgau
- Grünliberale Partei Schweiz / Parti vert'libéral Suisse / Partito verde liberale svizzero
- Grünliberale Partei Kanton Thurgau
- Schweizerische Volkspartei SVP / Union démocratique du centre UDC / Unione Democratica di Centro UDC
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP / Parti socialiste Suisse PS / Partito socialista svizzero PS
- Sozialdemokratische Partei Kanton Thurgau

- 3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières 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 Suisses / Associazione die Comuni Svizzeri
  - Schweizerischer Städteverband / Union des villes suisses / 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 faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia (5)**
- economiesuisse - Verband der Schweizer Unternehmen / eonomisuisse Fédération des entreprises suisses / eonomisuisse Federazione delle imprese svizzere
  - Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (usam) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
  - Schweizerischer Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)
  - Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
  - Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft bauenschweiz / l'organisation nationale de la construction constructionsuisse / organizzazione nazionale della costruzione
- 5. Gemeinden, Städte, Agglomerationen und Regionen / Communes, villes, agglomérations et régions / Comuni, città, agglomerati e regioni (20)**
- Agglomération de Delémont
  - Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio
  - Comune di Chiasso
  - Conseil régional du district de Nyon régionyon
  - Gemeinde Egnach
  - Gemeinde Urdorf
  - Gemeinde Rhäzüns
  - Gemeinde Rothenbrunnen
  - Gemeinde Weinfelden
  - Hauptstadtregion Schweiz / Région capitale suisse
  - Regionalplanung Zürich und Umgebung
  - Region Imboden
  - Region Oberthurgau
  - Stadt Amriswil
  - Stadt Liestal
  - Stadt Luzern
  - Stadt Romanshorn
  - Ville de Delémont
  - Ville de Lausanne
  - Zürcher Planungsgruppe Glattal ZPG
- 6. Übrige / autres / altri (28)**
- AG Berggebiete c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
  - Alpen-Initiative / Initiative des Alpes / Iniziativa delle Alpi

- Auto Gewerbe Verband Schweiz, Sektion Thurgau (zusammen mit ASTAG Ostschweiz/FL, TCS Sektion Thurgau und ACS Sektion Thurgau)
- Automobil Club der Schweiz, Sektion Thurgau (zusammen mit ASTAG Ostschweiz/FL, TCS Sektion Thurgau und AGVS Sektion Thurgau)
- Cargo Forum Schweiz
- Centre Patronal CP
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève CCIG
- Fachverband Schweizer Raumplaner FSU / Fédération suisse des urbanistes FSU / Federazione Svizzera degli urbanisti
- Fédération des Entreprises Romandes
- Gewerbe Thurgau
- Handelskammer beider Basel
- Industrie- und Handelskammer Thurgau IHK
- Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA / Service d'information pour les transports publics LITRA / Servizio d'informazione per i trasporti pubblici LITRA
- Infra Suisse
- Komitee zum Schutz des Seerückens
- Pro Natura Thurgau
- Schweizerischer Baumeisterverband (SBV) / Société Suisse des Entrepreneurs (SSE) / Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
- Schweizer Nutzfahrzeugverband ASTAG / Association suisse des transports routiers ASTAG / Associazione svizzera dei trasporti stradali ASTAG
- Schweizer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Ostschweiz/FL (zusammen mit TCS Sektion Thurgau, AGVS Sektion Thurgau und ACS Sektion Thurgau)
- Touringclub der Schweiz TCS / Touring Club Suisse TCS / Touring Club Svizzero TCS
- Touringclub der Schweiz TCS, Sektion Thurgau (zusammen mit ASTAG Ostschweiz/FL, AGVS Sektion Thurgau und ACS Sektion Thurgau)
- Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI / Association suisse des ingénieurs et experts en transports SVI / Associazione Svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico
- Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils (usic) / Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen usic / Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'ingegneria usic
- Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz
- Verein zum Schutz von Kulturland in ländlichen Gemeinden
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS / ATE Association transports et environnement / Associazione traffico e ambiente ATA
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion beider Basel
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Bern
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Thurgau
- WWF Schweiz
- WWF Thurgau

## **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 de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023**

3. Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2023 sont-elles claires ?

### **Grands projets**

4. Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?
5. Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel routier du Gothard soit classé parmi les grands projets ?

### **Programme de développement stratégique des routes nationales**

6. Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?
7. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?
8. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?

### **Autres remarques**

9. Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?