



Fédération des
Entreprises
Romandes

FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

info@are.admin.ch

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Office fédéral du développement
territorial

A l'attn. de M. U. SEEWER, vice-
Directeur et de Mme I. SCHERRER,
Cheffe de la section Trafic
d'agglomération

Genève, le 29 août 2022
RR/3248 – FER No 37-2022

Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

Monsieur le vice-Directeur,
Madame la Cheffe de service,

Notre Fédération a bien compris que les projets étaient notés en fonction de différents critères, ce que nous acceptons tout à fait. Il nous apparaît en revanche que le détail des évaluations fait clairement défaut. Nous n'entendons pas remettre en cause la justesse des appréciations de l'Office ; néanmoins, sur un document de près de 60 pages, il ne nous aurait pas paru inconcevable que quelques lignes supplémentaires permettent de mieux expliquer ces choix. Cela nous aurait ainsi permis de mieux comprendre les raisons concrètes d'une réduction de 5% du taux de subventionnement fédéral pour mise en œuvre insuffisante, des neuf projets concernés (dont quatre romands).

Questionnaire concernant le projet mis en consultation « Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. »

Généralités relatives au projet mis en consultation

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

Oui. Quand bien même la pandémie a pu modifier certains comportements, on constate que le besoin de mobilité est constant. Si les transports individuels et collectifs ont sensiblement diminué durant cette période, c'est notamment en raison de la généralisation du télétravail et de la fermeture de certaines infrastructures de loisirs. La mobilité douce s'est maintenue durant cette période. Il est

possible qu'elle se développe à l'avenir, mais sa part modale restera modeste dans la mesure où elle ne pourra répondre qu'à une petite partie des besoins de mobilité, et que son usage est principalement adapté aux trajets courts.

Pour ce qui est du montant dévolu aux projets, celui-ci semble adéquat, même s'il ne représente qu'une part minoritaire de l'ensemble des projets proposés. Il convient de relever que les précédents PTA ne sont pas tous entièrement réalisés et qu'il doit en être tenu compte dans le calendrier des travaux à venir.

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

Si nous comprenons la nécessité de développer la mobilité douce, nous rappelons qu'elle ne peut répondre à l'ensemble des besoins de mobilité et qu'elle est plus particulièrement adaptée à certains types de trajets. La Confédération y consacre le tiers de son enveloppe, ce qui est largement supérieur à ce qu'elle représente en termes de part modale. Nous ne nous y opposons pas, dans la mesure où certains aménagements doivent être réalisés, mais soulignons qu'il s'agit d'un effort particulier pour adapter les infrastructures à ce type de mobilité, et que les autres modes de déplacements ne doivent pas être ignorés.

Le développement du trafic marchandises doit également être mieux pris en compte.

Quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération

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

Pas de remarques particulières.

4. Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ?

Il semble pertinent de ne financer que les projets mûrs et prêts à démarrer, d'autant que l'ensemble des projets des programmes d'agglomération précédents sont loin d'être réalisés en totalité.

Le fait que l'efficacité globale des projets soit prise en compte est également bienvenu.

Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires ?

Non.

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

Même si ce chapitre est consacré à des choix et que ces derniers sont évidemment susceptibles de faire des déçus, nous approuvons les décisions prises, comme l'enveloppe globale, qui nous semble suffisante. Nous soulignons à nouveau qu'il convient de tenir compte de la capacité de réalisation des différents projets de la part des collectivités concernées. L'enveloppe globale dédiée aux projets nous paraît donc adéquate.

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

Non.

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

Non.

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

Non.

Autres remarques

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

Si nous acceptons le programme proposé, nous soulignons à nouveau qu'il convient de tenir compte de la réalité de la mobilité. Toutes les régions n'ont pas les mêmes configurations et toutes les activités ne requièrent pas les mêmes besoins. En dépit de forts investissements ces dernières années en faveur des transports publics, la part modale dédiée à ce type de transports n'a que peu évolué. Par ailleurs, la mobilité douce – vélo, trottinette ou pédestre – n'est pas adaptée à tous les déplacements. Le transport en voiture reste le plus utilisé et souvent le plus efficace et il convient donc aussi de tenir compte de ce type de mobilité, tout en repensant de manière efficiente l'utilisation de la voirie.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le vice-Directeur, Madame la Cheffe de service, à l'expression de notre haute considération.



Blaise Matthey
Secrétaire général



Stéphanie Rueggsegger
Directrice Politique générale
FER Genève

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 45'000 membres.