



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Mobilité et territoire 2050

Plan sectoriel des transports

Partie Programme

20.10.2021

Rapport explicatif

Table des matières

1. Introduction	3
1.1 La planification sectorielle de la Confédération	3
1.2 L'élaboration de Mobilité et territoire 2050	3
2. Déroulement des travaux relatifs à l'élaboration de Mobilité et territoire 2050	5
2.1 L'équipe de projet.....	5
2.2 Collaboration au sens de l'art. 18 OAT	5
2.3 Consultation et participation publique au sens de l'art. 19 OAT	6
2.4 Information des cantons, des commissions parlementaires et des organisations	7
2.5 Deuxième consultation des cantons (art. 20 OAT)	8
3. Résultats de la consultation et participation publique (art. 19 OAT).....	9
3.1 Demandes générales formulées sur l'ensemble de la partie Programme	9
3.2 Prises de position concernant le chapitre 1 <i>Introduction</i>	17
3.3 Prises de position concernant le chapitre 2 <i>Évolutions et défis</i>	19
3.4 Prises de position concernant le chapitre 3 <i>Vision 2050 pour la mobilité et le territoire</i>	38
3.5 Prises de position concernant le chapitre 4 <i>Stratégies de développement et principes d'action</i>	45
3.6 Prises de position concernant le chapitre 5 <i>Modalités de mise en œuvre</i>	64
3.7 Prises de position concernant le chapitre 6 <i>Territoires d'action</i>	67
3.8 Prises de position concernant les annexes	107
4. Résultats de la deuxième consultation des offices fédéraux.....	108
5. Examen en vertu des articles 17 et 21 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire .	109
5.1 Exigences relatives au contenu	109
5.2 Compatibilité avec les autres projets de la Confédération et des cantons	109
5.3 Exigences procédurales	110
5.4 Exigences relatives à la forme	110
Annexes	111
Liste nominative des participants à la consultation et participation publique (art. 19 OAT)	111

1. Introduction

1.1 La planification sectorielle de la Confédération

Les plans sectoriels sont ancrés dans l'article 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT ; SR 700) et dans les articles 14 à 23 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT ; SR 700.1). Ils aident la Confédération à s'acquitter de ses obligations de planification et de coordination dans le cadre de ses activités à incidence territoriale et à faire face à la complexité croissante des problématiques territoriales. Dans ses plans sectoriels, la Confédération indique comment elle prévoit d'accomplir ses tâches ayant un impact sur le territoire dans un domaine sectoriel ou thématique donné, quels sont les objectifs poursuivis, les exigences et conditions à respecter. Les plans sectoriels de la Confédération remplissent trois fonctions centrales¹ : la planification, la coordination (externe et interne) et l'information (des partenaires de planification, mais aussi du public par exemple lors de la procédure de consultation et participation).

Dans le domaine des transports, le Conseil fédéral a mis en vigueur le 12 avril 1995 le Plan sectoriel AlpTransit qui a été révisé le 30 avril 1996 et le 15 mars 1999. En septembre 2002, les plans sectoriels Rail/TP et Route ont été mis en consultation simultanément. Au vu des prises de position reçues, le Conseil fédéral a décidé de réunir les plans sectoriels de toutes les infrastructures des transports en un Plan sectoriel des transports supramodal. Le Plan sectoriel des transports est formé d'une partie stratégique, la partie Programme, et des parties « Mise en œuvre » spécifiques aux modes de transport (rail, route, aéronautique, navigation). La partie Programme du plan sectoriel des transports ne contient pas de fiches d'objet, mais fixe le cadre à long terme pour le développement du système global de transport en Suisse. Les parties « Mise en œuvre » comprennent des fiches d'objet dans lesquelles figurent des projets infrastructurels.

1.2 L'élaboration de Mobilité et territoire 2050

La première version de la partie Programme du plan sectoriel des transports a été approuvée par le Conseil fédéral le 26 avril 2006. En raison des changements contextuels survenus depuis, une refonte en profondeur s'est avérée nécessaire, notamment parce que les évolutions sociétales et économiques ont entraîné des besoins de mobilité croissants qui ont évolué au fil du temps. Les répercussions de ces besoins sur l'environnement et le territoire exigent une plus grande attention. Depuis 2006, les parties infrastructurelles du plan sectoriel des transports (rail, route, aéronautique et navigation) ont été élaborées ou mises à jour et de nouvelles bases ont vu le jour (p.ex. Projet de territoire Suisse, Perspectives d'évolution du transport 2040). De plus, les décisions politiques concernant les programmes de développement stratégique (PRODES) pour l'infrastructure ferroviaire et pour les routes nationales, ainsi que celles concernant le cofinancement des mesures du Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) entraînent des changements stratégiques dans la planification des infrastructures et leur financement.

Par ailleurs, le Postulat Vogler 15.4127 du 15 décembre 2015 « Mieux coordonner l'aménagement du territoire et la planification des transports » a confirmé l'importance et l'actualité des thématiques traitées dans la partie Programme. Ce postulat chargeait le Conseil fédéral d'identifier les possibles mesures à prendre pour mieux coordonner l'aménagement du territoire et la planification des transports. Dans son rapport du 30.11.2018 en réponse au postulat², le Conseil fédéral a identifié le renforcement du plan sectoriel des transports comme une des mesures à prendre. Le Conseil fédéral soulignait dans ce rapport que le plan sectoriel devait s'appuyer sur une prise en considération des territoires

¹ Pour plus d'informations sur la planification sectorielle de la Confédération cf. aussi le rapport du 26.04.2017 du Conseil fédéral en réponse au Postulat Vitali 13.3461 « Evaluation de la planification sectorielle de la Confédération ». En ligne : <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/publications/strategie-et-planification/evaluation-der-sachplanung-des-bundes.html>

² En ligne : <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/publications/transports/mieux-coordonner-lamenagement-du-territoire-et-la-planification-des-transports.html>

d'action et, grâce à des principes d'action, jeter les bases nécessaires au développement des infrastructures et à la coordination de l'urbanisation et des transports. De la sorte, le plan sectoriel devait donner une orientation pour les planifications sectorielles et pour le programme en faveur du trafic d'agglomération.

Pour toutes ces raisons, la Confédération a, avec les cantons, les villes et les communes, remanié la partie Programme du plan sectoriel des transports. Désormais nommé *Mobilité et territoire 2050*, il est le fruit d'une intense collaboration menée par l'ARE avec les offices du DETEC concernés (OFAC, OFEV, OFROU, OFT). Ce document constitue l'instrument de coordination de la Confédération englobant tous les modes de transport. Il pose les bases de la coordination entre développement territorial, environnement et infrastructures de transport d'importance nationale. Certains contenus ont force obligatoire. Mobilité et territoire 2050 comprend une Vision ainsi que des principes d'action quant à la qualité des liaisons dans les différents types d'espaces et en ce qui concerne les interfaces multimodales. Les principes d'action sont concrétisés territorialement dans les douze territoires d'action au sens du Projet de territoire Suisse. Mobilité et territoire 2050 définit des principes pour une bonne collaboration entre la Confédération, les cantons, les villes et les communes et pour gérer les conflits entre objectifs.

Le représentation ci-dessous donne une vue d'ensemble des contenus de Mobilité et territoire 2050:

Objectifs pour la planification des infrastructures de transport de la Confédération, portée et champ d'application

Situation initiale, évolutions et défis

Territoire, transports, environnement et ressources



Vision 2050 pour la mobilité et le territoire

Orientations de la Confédération pour le territoire et la mobilité. Montre, au niveau national, sur quels objectifs se concentre la Confédération et comment elle les met en œuvre.



Objectifs, stratégies de développement et principes d'action

- Coordination de l'urbanisation et des transports
- Garantie du système global de transport
- Environnement, climat et ressources
- Gestion des conflits entre objectifs lors des processus de planification et formes de collaboration

- Concrétisent la vision pour les infrastructures de transport qui sont de la compétence de la Confédération
- Montrent de quelle manière la Confédération met en œuvre les objectifs et les stratégies de développement
- Identification des conflits entre les objectifs



Territoires d'action: cartes et besoins d'action spécifiques

Compréhension commune entre Confédération, cantons, villes et communes concernant les besoins d'action prioritaires
Coordination entre modes de transport et territoire

Modalités de collaboration, pertinence par rapport au plan sectoriel, modalités d'adaptation

2. Déroulement des travaux relatifs à l'élaboration de Mobilité et territoire 2050

2.1 L'équipe de projet

En interne à l'administration fédérale, les travaux relatifs au remaniement de la partie programme ont été conduits par un groupe de travail placé sous la responsabilité de l'ARE comprenant les autres offices du DETEC directement concernés. Il s'agit de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), de l'Office fédéral des routes (OFROU) et de l'Office fédéral des transports (OFT). Un mandataire externe a contribué à structurer le processus et animer les workshops internes. Ceux-ci ont permis de prendre en compte en amont les enjeux relatifs aux différents modes de transports et aux différentes planifications sectorielles fédérales. Cette coordination au niveau de la Confédération a également facilité la collaboration élargie aux offices fédéraux membres de la Conférence pour l'organisation du territoire (COT) (cf. 2.2.1), ainsi que celle avec les autres niveaux de planification (cf. 2.2.2).

2.2 Collaboration au sens de l'art. 18 OAT

Consultation des offices de la Conférence pour l'organisation du territoire (COT) en 2020

La consultation des offices de la Conférence pour l'organisation du territoire (COT) s'est déroulée du 12 au 26 juin 2020. Elle a été précédée par la présentation des contenus de Mobilité et territoire 2050 le 3 juin 2020. La consultation a donné lieu à des avis globalement positifs ainsi qu'à des propositions qui ont permis d'améliorer certaines parties du document. C'est par exemple le cas de la partie consacrée aux *Principes relatifs à la qualité des liaisons pour le transport de voyageurs en fonction du type d'espace*, pour lesquels les atouts respectifs des différents modes de transports, tout comme le rôle joué par les déplacements à pied et à vélos, ont été précisés.

Collaboration avec les cantons, les villes et les communes

Dans le cadre de la collaboration selon l'art. 18 OAT, les représentantes et représentants des cantons, des villes et des communes ont participé à des rencontres ainsi qu'à des ateliers et ont eu la possibilité de prendre position de manière informelle par écrit. Entre mai et juillet 2019, l'ensemble des cantons et quelques communes a participé à plusieurs ateliers présentant la refonte de la partie Programme. En automne 2019, ces mêmes acteurs de la planification ont participé à une série d'ateliers concernant les stratégies pour les territoires d'action (chapitre 6 de la partie Programme). Ils et elles ont également eu occasion de prendre position sur les contenus proposés pour ces stratégies. Leurs remarques et demandes ont été, pour la plupart, prises en compte.

En 2020, trois rencontres supplémentaires ont été prévues pour présenter le contenu des chapitres généraux (chapitres 1 à 5 de la partie Programme) aux cantons et représentants des communes. Si les deux premières ont pu avoir lieu comme prévu, le dernier workshop a dû être annulé à cause de la pandémie de COVID-19. Les cantons, en grande partie de Suisse romande, qui auraient dû participer à ce troisième atelier ont envoyé leurs prises de position par écrit. Lors des rencontres en présentiel, le contenu du document a été présenté aux participantes et participants, lesquels ont ensuite pris part à des groupes de discussion au sein desquels ils et elles ont fait part de leurs remarques et demandes.

Les prises de position, remarques et demandes formulées par les cantons et les communes ont grandement contribué à l'amélioration du document. Si la bonne orientation générale du document a été saluée, les besoins exprimés quant à l'unification des niveaux de précision concernant les buts et stratégies de développement et ceux relatifs à la clarification des rôles des différents niveaux de l'Etat ont été pris en compte.

2.3 Consultation et participation publique au sens de l'art. 19 OAT

La consultation des cantons et la participation de la population (art. 19 OAT) a eu lieu du 15 septembre au 15 décembre 2020. 135 prises de positions ont été adressées à l'ARE. Elles émanent de collectivités publiques suisses (l'ensemble des cantons, ainsi que des associations régionales, quelques villes et communes) et étrangères (pays limitrophes), ainsi que d'autres organisations publiques, parapubliques et privées. Différents milieux et domaines ont été consultés comme par exemple le milieu économique, les transporteurs, les associations et organisations défendant les intérêts des différents modes de transports, ceux de l'agriculture, ainsi que des associations pour la protection de l'environnement. Le tableau ci-dessous résume les prises de position reçues par type d'organisation (cf. également la liste nominative complète figurant dans les annexes).

Type d'organisation	Nombre de prises de position reçues
Cantons	27 (y compris DTAP)
Villes et communes	11
Associations régionales	15
Partis politiques	3
Autres organisations	72 Dont (principaux domaines représentés) : - Monde économique/entrepreneurs : 15 - Transports collectifs (rail et route) : 15 - Paysans : 9 - Transport individuel motorisé : 6 - Aviation : 5 - Environnement : 5 - Urbanisme et aménagement du territoire : 5 - Navigation : 4 - Autres : 8
Privés	1
Prises de position provenant de pays voisins	6

Les résultats de la consultation et participation publique au sens de l'art. 19 OAT sont présentés au chapitre 3 de ce rapport.

2.4 Information des cantons, des commissions parlementaires et des organisations

La Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a présenté le plan sectoriel le 17 septembre 2020 devant l'assemblée plénière de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) et le 20 octobre 2020 devant la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N). Au cours de la consultation, l'ARE, l'OFT et l'OFROU ont présenté le document à diverses conférences cantonales spécialisées et associations. Lors de la session parlementaire hivernale de 2020, plusieurs parlementaires ont demandé des éclaircissements et ont soumis durant le mois de janvier 2021 des interventions.

Le 16 avril 2021 une rencontre a eu lieu avec la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E). Les résultats de la Consultation et participation publique au sens de l'art. 19 OAT ont été discutés et des adaptations ponctuelles ont été effectuées. En outre, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a discuté du plan sectoriel avec les associations routières et économiques en septembre 2021.

2.5 Deuxième consultation des cantons (art. 20 OAT)

Avant que le Conseil fédéral n'adopte la partie Programme remaniée du plan sectoriel des transports, les cantons ont encore eu l'occasion, au troisième trimestre 2021, de l'examiner pour relever les éventuelles contradictions avec leurs plans directeurs approuvés par la Confédération (art. 20 OAT). La consultation a eu lieu entre le 28 juin et le 16 août 2021.

Les prises de position des cantons ont été majoritairement positives. Les cantons ont salué le fait qu'une grande partie de leurs demandes formulées lors de la consultation selon l'art. 19 OAT a été prise en compte. Ils ont apprécié en particulier qu'une plus grande importance soit accordée à la question du transport de marchandises.

La majorité des cantons a jugé satisfaisantes les adaptations effectuées suite aux critiques exprimées concernant les indications contraignantes pour les différents niveaux de l'Etat, notamment dans les chapitres 3.1 et 3.2 et dans la nouvelle structure des principes du chapitre 4. Dans le cadre de l'examen des plans directeurs cantonaux et des projets d'agglomération, trois cantons (ZG, TI, BE) ont formulé des critiques par rapport au caractère contraignant des principes relatifs au développement de l'urbanisation (chapitre 3.1) et à la qualité des liaisons (chapitre 3.2). Il convenait de choisir une formulation qui précise qu'il n'est pas possible d'interférer indirectement dans les compétences cantonales via le plan sectoriel des transports. Pour remédier à ce problème, les contenus concernés ont été adaptés en collaboration avec les cantons concernés.

D'autres contradictions avec les plans directeurs cantonaux ont été relevées (BL) concernant le rôle des routes nationales dans la prise en compte du trafic local (chapitre 4.2) et dans la gestion du TIM via le stationnement (chapitre 3.2). Un canton (AR) note également une contradiction avec son plan directeur cantonal : contrairement aux autres modes de transport, le transport routier de marchandises, tel qu'il est défini dans la LTM, n'est pas favorisé (chapitre 4.2). Cela serait, selon le canton AR, nécessaire dans certaines zones sans desserte ferroviaire. Des solutions ont été trouvées concernant ces différents points.

Pour ce qui est des territoires d'action (chapitre 6), la majorité des commentaires portent sur des projets d'infrastructure, des goulots d'étranglement ou encore des demandes d'offres TP qui n'ont pas été mentionnés (AR, FR, GE, GL, GR, JU, TI, SO, VS). Ces demandes n'ont pas pu être complètement prises en compte car les territoires d'action ne prennent en compte, par principe, que les projets déjà décidés dans les programmes d'aménagement PRODES.

En outre, la carte 1 (carte de base relative au développement territorial souhaité) a fait l'objet de quelques adaptations locales suite aux demandes formulées par certains cantons (AR, FR, GE, SH, ZG).

Les cantons AR, BL GR et ZG ont identifié des contradictions avec leur plan directeur cantonal. GR et ZG ont demandé une procédure de conciliation si leurs demandes n'étaient pas prises en compte. Une solution à l'amiable a été trouvée avec ces deux cantons.

Il n'y a dès lors aucune contradiction entre la partie Programme du plan sectoriel des transports et les plans directeurs approuvés par la Confédération.

3. Résultats de la consultation et participation publique (art. 19 OAT)

3.1 Demandes générales formulées sur l'ensemble de la partie Programme

Plusieurs remarques et demandes d'ordre général ont été formulées au sujet de la partie Programme du plan sectoriel des transports. Tout d'abord, il est à signaler que la démarche choisie par le DETEC, à savoir la participation des cantons et des communes aux travaux d'élaboration ainsi que l'orientation générale du plan sectoriel, ont suscité de nombreuses réactions favorables. La DTAP, plusieurs cantons, l'Union des villes suisses et l'Association des Communes Suisses ont salué étroite collaboration avec les cantons, les villes et les communes ainsi que la manière dont les résultats de cette collaboration ont ensuite été pris en compte. Ils estiment que les principes et les stratégies de développement formulés dans le plan sectoriel correspondent aux objectifs de développement territorial poursuivis au niveau cantonal et saluent le fait que la mobilité est envisagée dans une perspective globale des transports.

Les cantons poursuivent, dans le fond, des objectifs similaires à ceux formulés dans le plan sectoriel. Ils soutiennent les orientations définies par le document, même s'ils émettent des critiques au sujet de certains aspects liés à sa force obligatoire. Ils signalent notamment que les contenus relatifs au développement territorial ne devraient pas empiéter sur les compétences des cantons dans ce domaine.

Les principes liés au développement territorial souhaité en fonction du type d'espace ont force obligatoire pour les autorités de la Confédération et servent de base de discussion pour les échanges avec les cantons. La portée des principes et stratégies au chapitre 4 de la partie Programme a été adaptée.

Les réactions des associations témoignent de positions plus polarisées : si les cercles écologistes jugent le plan sectoriel trop timoré pour ce qui est des objectifs environnementaux et climatiques ainsi que des mesures visant à éviter le trafic, les associations d'automobilistes voient dans le contenu du plan sectoriel un virage sans légitimité démocratique dans le domaine de la politique des transports ayant pour but de restreindre exagérément le choix des moyens de transport. Ils estiment également que le plan sectoriel anticipe des décisions relatives à l'internalisation des coûts externes. Ces points ont été également soulevés dans plusieurs interventions parlementaires.

Le plan sectoriel se situe à mi-chemin entre les diverses propositions, si bien que des changements fondamentaux ne se justifient pas. Il convient toutefois de tenir compte des préoccupations liées à sa force obligatoire (cf. aussi plus haut).

D'autres prises de position ou interpellations parlementaires appellent à une meilleure prise en compte des potentiels offerts par les avancées technologiques et à une prise en compte plus importante du transport de marchandises (dont souterrain), de l'aéronautique, de la navigation et des installations à câbles. De plus, les conséquences financières et les aspects économiques mériteraient également plus d'attention.

Les contenus en lien avec ces différentes thématiques ont été examinés et parfois précisés sur la base de ces différentes remarques. Les chapitres suivants de ce rapport indiquent comment ont été traitées les demandes.

Le tableaux ci-dessous présente plus en détail les demandes d'ordre général formulées quant à l'ensemble de la partie Programme. Les parties suivantes (3.2 à 3.8) présentent les demandes ainsi que leur traitement selon les chapitres de la partie Programme.

Avertissement : Il est important de préciser pour tous les chapitres relatifs aux remarques et demandes formulées dans le cadre des consultations que les remarques et demandes n'ont pas été traitées une par une, mais ont été regroupées et synthétisées.

Répartition des compétences, force obligatoire et légitimité du plan sectoriel

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
L'orientation générale de la partie Programme du plan sectoriel des transports est saluée. Plusieurs cantons et organisations relèvent qu'ils poursuivent des objectifs similaires à ceux du plan sectoriel. Ils se montrent toutefois critiques quant à la force obligatoire et à la répartition des compétences entre les trois niveaux de l'État dans le domaine de la planification des transports et du territoire. Ils appellent en outre à une meilleure communication entre les niveaux de l'État.	• BPUK • Kanton AR • Kanton BE • Kanton BL • Canton FR • Kanton GL • Kanton GR • Canton NE • Kanton SH • Canton VS • BFU • HEV • Seilbahnen Schweiz	Demande partiellement acceptée. Les contenus ayant force obligatoire ont été réexaminés et adaptés en conséquence. Les formes de collaboration proposées sont présentées aux chapitres 4.4 et 5, ainsi qu'à l'annexe 5.
La partie Programme remaniée est dépourvue de légitimité démocratique. Elle doit être soumise au Parlement et les acteurs privés doivent être systématiquement associés au processus. Les besoins de l'économie et de la société sont insuffisamment pris en compte.	• AEROSUISSE • AGVS • ASTAG • Automobil Club der Schweiz • auto-schweiz • CCIG • CP • economiesuisse • FMS • Infra Suisse • Schweizerischer Baumeisterverband • SGV • strasseschweiz / routesuisse • Swiss International Air Lines AG • VAP	Prise de connaissance. Le remaniement et l'adoption de la partie Programme se conforment aux dispositions de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (art. 17 à 21). La partie Programme pose le cadre d'un développement de la mobilité englobant tous les modes de transport et coordonné avec les exigences relatives au territoire et à l'environnement. Les étapes d'aménagement PRODES et les mesures en faveur du trafic d'agglomération viendront renforcer le niveau de concrétisation de cette vision. Les unes comme les autres sont soumises au Parlement, auquel il revient alors de se prononcer. Par conséquent, la partie Programme du plan sectoriel des transports n'anticipe en rien sur des décisions concrètes qui seront prises en aval mais laisse la place aux débats et aux décisions parlementaires.

Une analyse d'impact de la réglementation s'impose : selon les directives du Conseil fédéral concernant l'AIR, les conséquences économiques de tous les projets législatifs de la Confédération doivent en principe être analysées et présentées en termes économiques (coûts, bénéfices, effets de répartition).	- economiesuisse - SGV	Demande non acceptée. L'article 1.2, alinéa 1, des directives concernant l'AIR stipule que lesdites directives s'appliquent à tous les projets législatifs de la Confédération, à quelque niveau que ce soit. Or, la partie Programme du plan sectoriel des transports n'est pas un acte législatif et ne relève donc pas du champ d'application des directives AIR.
---	---	---

Processus

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Plusieurs propositions sont formulées au sujet d'une réorganisation du DETEC, des parties infrastructurelles du plan sectoriel des transports et du PRODES.	- Kanton NW - EBS - SOB	Prise de connaissance. Ce sujet ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
Harmoniser les horizons temporels de la partie Programme (2050) et de l'étape PRODES 2035 pour l'infrastructure ferroviaire.	Alprail	Demande non acceptée. La partie Programme constitue un cadre d'ordre supérieur et porte sur un horizon temporel qui va au-delà de celui des programmes d'aménagement.

Aménagement du territoire et planification des transports

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
L'aménagement du territoire et la planification des transports ne devraient pas être présentés comme des disciplines séparées. La planification des transports fait partie intégrante de l'aménagement du territoire.	Kanton BL	Prise de connaissance. La partie Programme s'emploie précisément à établir ce lien entre aménagement du territoire et planification des transports.
S'agissant des interactions entre développement territorial et planification des transports, il convient d'ancrer le principe selon lequel c'est le développement territorial qui prime, la planification des transports étant quant à elle appelée à contribuer à l'avenir à l'atteinte des objectifs de développement territorial.	- GLP Schweiz - GLP ZH - SP Schweiz - Greenpeace - Pro Natura - VCS - WWF Schweiz	Prise de connaissance. La partie Programme prend en compte les bases fédérales existantes en matière de développement territorial, notamment le Projet de territoire Suisse. La planification directrice cantonale est prise en compte conformément au principe de réciprocité (ou principe de contre-courant).
Il faut créer les conditions cadres nécessaires au développement et à l'intégration des diverses offres de sharing dans le domaine de la mobilité dans la planification.	TCS	Prise de connaissance. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.

Encourager les évolutions apparues dans le sillage de la pandémie de coronavirus (développement des possibilités en matière de télétravail) dans le cadre de la stratégie visant à éviter des déplacements.	• Greenpeace • Mybuxi • Pro Natura • SES • VCS • WWF Schweiz	Demande déjà partiellement prise en compte. Cet aspect est traité et formulé de manière plus explicite au chapitre 4.2 (V4).
Des mesures d'assainissement/de remise en état des infrastructures doivent être définies dans le Plan sectoriel des transports et des priorités doivent être fixées en tenant compte des plans directeurs cantonaux et du Projet de territoire Suisse.	• EspaceSuisse • Gruppo regionale Ticino	Demande déjà prise en compte. La partie Programme (chapitre 4.3) définit des principes et des stratégies dans ce domaine. Elle prend en compte les bases fédérales existantes en matière de développement territorial, notamment le Projet de territoire Suisse. La planification directrice cantonale est prise en compte conformément au principe de réciprocité (ou principe de contre-courant).

Transport de marchandises / Transport souterrain

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Il faudrait tenir davantage compte du transport de marchandises : les plateformes dédiées au fret, les centres logistiques, les installations de transbordement du transport combiné et la logistique urbaine doivent être mentionnés dans le plan sectoriel et localisés dans les territoires d'action concernés.	• Kanton BE • Canton VD • Canton VS • GLP Schweiz • GLP ZH • SP Schweiz • ASTAG • CFS • economiesuisse • Pro Natura • SBB • SES • TCS • VAP • VCS • WWF Schweiz	Demande partiellement acceptée. Des compléments et des précisions ont été apportés dans certaines parties afin de donner plus de détails à ce sujet (par ex. vision pour le transport de marchandises au chapitre 3, nouveau principe V2 au chapitre 4.3). La localisation de ces infrastructures ne relève toutefois pas de la sphère de compétences de la partie Programme.
Mettre davantage en évidence le lien entre la partie Programme et la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises.	• Canton VD	Demande acceptée.
Le texte doit mentionner explicitement l'objectif de transfert pour ce qui est du trafic poids lourds transalpin.	• Kanton BL	Demande déjà prise en compte. L'objectif de transfert est mentionné explicitement (aux chapitres 2 et 4).
Tenir davantage compte du transport souterrain de marchandises.	• Kanton BE • CST	Demande acceptée. Des compléments en ce sens ont été apportés.
Ajouter « SwissMetro-Nouvelle Génération » en tant qu'option pour les transports publics entre les villes.	• SwissMetro-NG • Oetterli, Stohler und Suter	Demande non acceptée. Il n'est fait référence à aucun projet spécifique.

Transport aérien

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Tenir davantage compte du transport aérien. La place de l'aviation générale dans le système global de transport doit être reconnue. Le plan sectoriel doit aussi s'ouvrir aux technologies : il ne contient rien au sujet des drones, ou de la perspective d'exploiter un jour des aéronefs sans carburant fossile.	• Kanton ZH • Aero Suisse • economiesuisse • Swiss International Air Lines AG	Demande acceptée. Des compléments d'ordre général ont été apportés aux chapitre 2.2 et 3.2. Une précision concernant les avancées technologiques a été ajoutée au chapitre 2. Le chapitre 4.2 (V4 étant devenu V5) se référerait déjà aux principes et stratégies de la Confédération dans ces domaines.
Il manque une prise en compte des flux internationaux de personnes et marchandises pour lesquels le transport aérien est souvent la seule alternative.	• Aero Suisse • economiesuisse • Swiss International Air Lines AG	Demande déjà prise en compte. Les aspects qui rentrent dans les domaines de compétences de la partie Programme sont déjà indiqués au chapitre 4.2 (V4 étant devenu V5).
Il est dérangeant que la partie Programme affirme que le libre choix du moyen de transport n'est pas remis en cause alors que, de l'autre et indique que la Confédération s'engage pour le transfert des vols court-courrier vers le rail.	• Swiss International Air Lines AG	Demande déjà prise en compte. La qualité de la desserte est garantie grâce à des formes de mobilité nouvelles et combinées. Le chapitre 4.4 (V4 étant devenu V5) a en revanche été précisé en ce qui concerne le libre choix en matière de mobilité.

Navigation

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Prise en compte renforcée de la navigation, autant pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs. Des propositions concrètes sont également à formuler pour un développement de la navigation fluviale sur le Rhin et l'Aare.	• ABAZE • ASNAV • SBSV • VWR	Demande partiellement acceptée. Des compléments ont été introduits par ex. au chapitre 2, et aux chapitres 3.2, 3.3 et 4.2. Les propositions de développement dépassent en revanche la compétence de la Programme.
Deux projets portuaires sont proposés afin de décharger le port de Bâle.	• VWR	Prise de connaissance. Cet élément dépasse la compétence de la partie Programme.
En vue de l'exploitation de bateaux à zéro émission, les infrastructures à quai devraient devenir des hubs énergétiques (distribution d'énergie électrique et/ou hydrogène et production avec via l'intégration de technologies solaires).	• ABAZE	Prise de connaissance. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.

Transport à câbles

Prendre en compte les transports à câbles dans l'ensemble de la partie Programme.	• Seilbahn Schweiz	Demande partiellement acceptée. Certains chapitres ont été complétés
---	--	--

Culture du bâti

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Plus grande prise en compte de la culture du bâti en lien avec la construction d'infrastructures de transport.	• Bird Life Schweiz • SCNAT • SIA	Demande partiellement acceptée. Chapitres 1.1 et 4.3 : compléments apportés aux objectifs généraux concernant la qualité urbaine et celle du paysage.

Environnement

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
La prise en compte des enjeux environnementaux et climatiques devrait être renforcée.	• Canton FR • Canton GE • Canton NE • Canton VD • Bird Life Schweiz • Greenpeace • Pro Natura • SCNAT • SES	Demande partiellement acceptée et en partie déjà prise en compte. La partie Programme traite du système global des transports et de sa coordination avec le développement territorial et les enjeux environnementaux. Les aspects environnementaux et climatiques pertinents en lien avec la planification des infrastructures des transports sont approfondis, en particulier aux chapitres 2.3 et 4.3. Un approfondissement supplémentaire des enjeux climatiques irait au-delà des domaines de compétence de la partie Programme. Une référence à la Stratégie climatique 2050 de la Confédération a été ajoutée.
La priorité devrait être donnée à des mesures permettant d'éviter les atteintes environnementales, et non à des mesures destinées à les compenser.	• Bird Life Schweiz • SCNAT	Demande déjà prise en compte. Les stratégies de développement et principes d'action mis en avant au chapitre 4.3 ont pour but d'éviter, si possible, les atteintes environnementales.

Il faudrait une plus grande prise en compte des impacts des infrastructures de transports sur les biotopes, les eaux et les terres agricoles.	• Canton VS • Bauernverband Appenzell Ausserrhoden • Bauernverband Nidwalden • Bauernverband Obwalden • Bauernverband Uri • Bird Life Schweiz • Greenpeace • LBV • Pro Natura • SBV • Schaffhauser Bauernverband • SCNAT • Solothurner Bauernverband • ZBV	Demande partiellement acceptée et en partie déjà prise en compte. Des stratégies de développement et des principes d'action correspondants sont présentés au chapitre 4.3. Les questions spécifiques sont à aborder lors de la planification de détail.
La thématique de l'efficacité énergétique est uniquement abordée de manière passive. Elle devrait être traitée activement et considérée comme un levier.	• VÖV	Demande partiellement acceptée et en partie déjà prise en compte. Le rôle de levier de l'efficacité énergétique est reconnu par la Confédération. En effet, la partie Programme préconise par exemple la « mise à profit à bon escient du potentiel en matière de renforcement de l'efficacité énergétique » et prône l'instauration « d'incitations à l'accroissement de l'efficacité énergétique ».
Dans les cas où il n'est pas possible de renoncer à des infrastructures de transport, des normes de construction et d'entretien claires doivent être établies.	• GLP Schweiz • GLP ZH • SP Schweiz • Pro Natura • VCS • WWF Schweiz	Prise de connaissance. La partie Programme du plan sectoriel des transports pose le cadre et les lignes directrices. Il n'est pas dans ses attributions d'établir des normes de construction et d'entretien détaillées. Il n'existe pas de bases légales au niveau national en la matière.
Terminologie : examiner et le cas échéant adapter l'utilisation des termes « environnement » et « paysage ».	• Bird Life Schweiz • SCNAT	Demande non acceptée. Par souci de cohérence et de lisibilité, il a été renoncé à remplacer systématiquement le terme « environnement » par « paysage et biodiversité ». Le terme « environnement » est utilisé de manière générale et englobe les deux autres.

Avancées technologiques

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Plus grande prise en compte des enjeux liés aux nouvelles technologies.	• Canton GE • Canton VD • CP • economiesuisse • Swiss eMobility • VÖV	Demande partiellement acceptée. Une précision concernant les nouvelles technologies a été apportée à la vision 2050 pour la mobilité et le territoire.
Plus grande prise en compte de certains modes et moyens de transports, tels que le transport sous vide ou les transports individuels motorisés basés sur des nouveaux modes de propulsion.	• AGVS • Automobil Club der Schweiz • auto-schweiz • Eurotube • FMS • strasseschweiz / routesuisse • TCS	Demande partiellement acceptée. La planification d'infrastructures de recharge pour les nouveaux modes de propulsion a été intégrée aux stratégies de développement (chap. 4).
Prendre en compte les possibles effets rebond de la numérisation (accès facilité à la mobilité, qui ouvrirait la voie à une offre plus importante).	• GLP Schweiz • GLP ZH • SP Schweiz • Greenpeace • Pro Natura • VCS • WWF Schweiz	Demande déjà prise en compte. Les effets rebond liés aux avancées technologiques sont mentionnés au chapitre 2. Les mesures visant à éviter des déplacements sont par ailleurs abordées au chapitre 4.2.

Financement

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Il y a un risque d'affaiblissement des sources de financement (taxe sur le CO ₂), qui sont en contredissent la politique énergétique. Par ailleurs, différentes remarques divergentes sont formulées concernant la stratégie à suivre pour le financement des infrastructures de transports, les unes mettant l'accent sur les incitations en faveur du report modal, les autres sur la transparence des prix de marché pour faciliter les choix individuels.	• Città di Lugano • economiesuisse • EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino • Greenpeace • Pro Natura • VCS • WWF Schweiz	Demande partiellement acceptée. L'enjeu du financement est maintenant abordé au chapitre 2.2. La définition d'une stratégie pour le financement des infrastructures dépasse cependant les compétences de la partie Programme.
Le financement d'offres multimodales est à évaluer.	• VÖV	Prise de connaissance. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
Un soutien de la Confédération aux offres de mobilité dans les régions périphériques et de montagne est demandé.	• Canton VS	Prise de connaissance. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.

3.2 Prises de position concernant le chapitre 1 Introduction

Les demandes formulées en lien avec le chapitre 1 de la partie Programme ont été regroupées ci-dessous par sous-chapitre et par thème.

1.1 Objectifs et objet du présent document

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Plusieurs compléments sont proposés au sujet de possibles aménagements d'infrastructures. L'approche consistant à ne pas aménager systématiquement les infrastructures en fonction de la demande est vue d'un bon œil. Elle ne doit toutefois pas aller à l'encontre de l'objectif de transfert modal.	• BPUK • Kanton BL • Canton FR • Kanton GL • Kanton GR • Kanton SH • Kanton TG • SOB	Demande partiellement acceptée. La partie Programme (notamment le chapitre 4) expose les principes et stratégies à prendre en compte lors de la planification des infrastructures. Un complément en ce sens a été apporté au chapitre 1.
Plusieurs propositions de complément portent sur les objectifs de la partie Programme. La définition d'objectifs quantitatifs en matière de mobilité et de transport est également demandée.	• BPUK • Kanton AG • Kanton BL • Canton FR • Kanton GL • Kanton GR • Kanton SH • Canton VD • Canton VS • SSV • VÖV • SCNAT • Amt für Bau und Infrastruktur (LI)	Demande partiellement acceptée. Des compléments ont été ajoutés en ce qui concerne l'accessibilité, les mesures d'accompagnement, la culture du bâti et le Projet de territoire suisse (chapitre 1.2). Il n'y a toutefois pas de bases légales permettant de fixer des objectifs quantitatifs au niveau national. Dans ce domaine, la Confédération ne peut que formuler des stratégies et des principes (voir chapitre 4).
Toute augmentation des capacités engendre un surplus de trafic et de demande. Cet aspect doit être davantage pris en compte lors des développements d'infrastructures.	• Kanton UR • CerclAir	Demande partiellement acceptée et en partie déjà prise en compte. La manière de gérer la demande et la question des mesures d'accompagnement sont traitées au chapitre 4 (V4) et ont été précisées.
Mentionner une collaboration plus étroite avec les villes et les communes.	• SSV • VÖV	Demande déjà prise en compte.
Les termes « environnement » et « qualité de vie » doivent être adaptés ou complétés.	• Bird Life Schweiz • SCNAT • SOB	Demande non acceptée. Les termes utilisés sont suffisamment clairs et doivent permettre d'assurer une cohérence entre tous les chapitres.

1.2 Portée et champ d'application

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Reconsidérer la portée et le champ d'application de la partie Programme (force obligatoire pour toutes les autorités), ainsi que ses effets sur la répartition des compétences entre les niveaux de l'État. La partie Programme ne devrait pas avoir force obligatoire pour les communes en dehors du cadre des projets d'agglomération.	• Canton VD • AG Berggebiet • Region Toggenburg • AGVS • auto-schweiz • Espace mobilité • FMS • SAB • strasseschweiz / routesuisse • Wirtschaftskammer Baselland	Demande non acceptée. La partie Programme n'entraîne pas de nouvelle répartition des compétences entre les niveaux de l'État. Les plans sectoriels ont force obligatoire pour les autorités à tous les niveaux de l'État conformément à l'art. 22 OAT. Cette disposition s'applique aux communes également en dehors du cadre des projets d'agglomération.
Mentionner également des bases comme la Conception Paysage Suisse, la Stratégie Biodiversité Suisse, la Stratégie Sol Suisse ou encore la Stratégie climatique à long terme 2050.	• Kanton AI • Kanton BE • Bird Life Schweiz • Greenpeace • Pro Nautura • SCNAT • VCS • WWF Schweiz	Demande partiellement acceptée. La Conception Paysage Suisse est déjà mentionnée au chapitre 1. La Stratégie Biodiversité Suisse et la Stratégie climatique à long terme 2050 sont maintenant mentionnées au chapitre 2 (c'était déjà le cas de la Stratégie Sol Suisse).
La partie Programme remaniée ne doit pas avoir d'effets sur les projets des plans directeurs déjà validés ou sur les projets d'agglomération en cours.	• Canton FR	Prise de connaissance. La prise en compte des projets des plans directeurs et des projets d'agglomération est assurée conformément au principe de contre-courant.
Coordonner le remaniement de la partie Programme avec les adaptations des parties infrastructurelles.	• Kanton SG	Prise de connaissance. La partie Programme sera prise en compte lors de l'adaptation des parties infrastructurelles afin de garantir la coordination.

3.3 Prises de position concernant le chapitre 2 Évolutions et défis

Les demandes formulées en lien avec le chapitre 2 de la partie Programme ont été regroupées ci-dessous par sous-chapitre et par thème.

Chapitre 2.1 Développement territorial

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Le regard porté par la Confédération sur le besoin d'action et les orientations présentées (accent sur la dynamisation du réseau, caractère supportable sur le plan tant écologique que financier) sont approuvés. Le principe selon lequel l'augmentation des capacités prime sur la réduction des temps de parcours, en particulier, est soutenu.	Kanton AG	Prise de connaissance.
Il faut agir contre la congestion aux heures de pointe. Le télétravail, notamment, joue un rôle considérable en la matière. La crise du coronavirus a démontré que le télétravail fonctionne (les freins à cet égard sont davantage liés aux mentalités et à la culture d'entreprise qu'aux moyens techniques). Cette tendance doit être mise à profit et encouragée. Les investissements dans le télétravail, entre autres, sont nettement plus efficaces que ceux dans les infrastructures ferroviaires ou routières.	SAB	Demande partiellement acceptée. Une mention sommaire à cet égard a été ajoutée à la partie Programme.
Des mesures de politique en faveur des régions de montagne / politique régionale doivent être prises afin de préserver et de promouvoir autant d'emplois que possible dans les régions périphériques et d'empêcher ainsi des flux pendulaires vers les centres.	SAB	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la compétence de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
La notion de « desserte suffisante » des centres régionaux doit être concrétisée afin que les centres régionaux puissent s'acquitter de leur rôle de nœuds de transport intermodaux (dans le but de regrouper la demande de transport des espaces ruraux vers les agglomérations).	Kanton SH	Demande non acceptée. Cette demande ne relève pas de la compétence de la partie Programme du.

« Plus la densité de population et d'emplois est élevée, plus le nombre de kilomètres parcourus en Suisse par les transports publics est important ». Préciser les paramètres nécessaires pour parvenir à une certaine centralité.	• VÖV	Demande non acceptée. Les chapitres 3 et 4 comportent suffisamment de considérations relatives à la densification et au développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti.
La centralisation dans les villes se poursuivra-t-elle (de manière linéaire) ? C'est une question qui se pose, même abstraction faite de la pandémie, car une part croissante de la population n'a plus les moyens de se loger dans les espaces métropolitains. Sans compter qu'une partie de la population rejette le paradigme rationnel de la densification à l'intérieur du milieu bâti pour des raisons émotionnelles ou sociales.	• mybuxi	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la compétence de la partie Programme.
Une desserte de base différenciée selon les territoires est contraire à l'idée même de la desserte de base. De fait, la desserte de base est censée garantir l'égalité des chances à tous les groupes de population et à toutes les parties du pays (y compris les régions de montagne, les espaces ruraux et les centres touristiques).	• SAB • SBV • Bauernverband Appenzell Ausserrhoden • LBV • Bauernverband Nidwalden • Bauernverband Obwalden • Schaffhauser Bauernverband • Solothurner Bauernverband • Bauernverband Uri • ZBV	Prise de connaissance. Une desserte de base correspondant aux spécificités territoriales n'est pas contraire à une desserte suffisante des régions de montagne, des centres touristiques et des espaces ruraux.

« C'est le trafic aérien qui a enregistré la plus forte croissance en pourcentage puisque le volume de passagers dans les aéroports suisses a doublé entre 2004 et 2018 » : la comparaison avec les autres moyens de transports n'est pas fondamentalement pertinente dans la mesure où le transport aérien a une vocation internationale que n'ont qu'en partie les autres modes de transports. Ces chiffres s'expliquent en raison de la croissance démographique et des mesures écologiques et sociales. En outre, l'aviation est confrontée actuellement à une crise. Cette phrase « les principaux défis en la matière tiennent aux problèmes de saturation qui se dessinent à brève échéance dans les aéroports nationaux » devrait être dès lors précisée	• Aéroport International de Genève • Kanton SH	Demande acceptée. Les contenus des deux phrases seront précisés.
Dans cette partie du document, un paragraphe pourrait être ajouté concernant le rôle que le plan sectoriel devrait jouer dans l'évolution des comportements de mobilité nécessitée par les besoins de la transition écologique (renversement de la tendance).	• Canton GE • mybuxi	Demande partiellement acceptée et en partie déjà prise en compte. Les objectifs à atteindre sont formalisés dans la vision (chapitre 3). Le rôle de la partie Programme du plan sectoriel des transports au niveau des interactions infrastructures-transports-mobilité est mentionné au chapitre 1.
Ce chapitre devrait mettre en avant d'autres pistes potentielles allant au-delà des mesures infrastructurelles en proposant des mesures destinées à inverser la tendance à l'allongement des distances parcourues en agissant sur la demande de transport (et par exemple aborder la question du télétravail, du taux d'occupation des véhicules, de l'élargissement des horaires de travail, etc.)	• Canton VD • SSV • SOB	Demande partiellement acceptée. Des mesures sont proposées dans le chapitre 3. Certaines formulations ont été adaptées.
Le lien quasiment mécanique entre augmentation de la population et augmentation de la demande en mobilité ne tient compte ni des évolutions en matière de télétravail ni du vieillissement de la population active dont le pourcentage devrait diminuer. Ce lien est donc discutable.	• ABAC • mybuxi	Demande partiellement acceptée. Certaines formulations ont été nuancées de manière à ce que ce lien n'apparaisse pas de manière mécanique.

Les besoins de la population en matière de mobilité résultent de la distance entre les différentes activités. Si cette distance est importante, des vitesses élevées sont nécessaires. Du fait des objectifs d'aménagement du territoire « mixité des fonctions » et « ville permettant des trajets courts », la vitesse devrait devenir un besoin moins important en matière de mobilité. Remarque : Nous recommandons de remplacer le besoin de mobilité « vitesse » par « participation à des activités ».	• Kanton UR • Kanton BE • CerclAir	Demande partiellement acceptée. La phrase a été partiellement reformulée.
Les couronnes des agglomérations ne cessent de s'étendre, d'immenses entrepôts ont été construits entre les agglomérations à partir desquels les marchandises sont distribuées sur des distances toujours plus grandes, tandis que, dans les centres-villes, la densification à l'intérieur du milieu bâti ne s'est pas encore imposée partout. De plus, la périphérie des villes a vu pousser ces dernières années de gigantesques complexes de bureaux, dont l'utilité et le bien-fondé peuvent sérieusement être mis en doute compte tenu de la mutation des modèles de travail. Reste à savoir si ces bâtiments pourront être convertis à d'autres utilisations.	• SAB	Prise de connaissance. Cette question ne peut pas être réglée dans le cadre de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
« Dans les zones périphériques de l'espace alpin, dans le Jura et dans les régions plus isolées du Plateau, on table plutôt sur une croissance plus modérée voire sur une stagnation de la population » : cette phrase devrait être relativisée à la lumière des récentes évolutions (tendance accrue à l'habitat à la campagne).	• SOB	Demande partiellement acceptée. La phrase a été partiellement reformulée.
« La coordination entre mobilité et urbanisation doit tenir compte de manière équilibrée des besoins de la société et de l'économie » : compléter avec l'environnement	• Canton GE	Demande acceptée. La phrase a été complétée.

Les entreprises de transport concessionnaires (ETC) ne disposent que d'une liberté entrepreneuriale limitée étant donné qu'elles sont principalement actives dans les transports donnant droit aux indemnités. Or, on attend d'elles qu'elles se montrent innovantes et qu'elles s'engagent en faveur d'une mobilité plus durable, sans leur laisser la marge de manœuvre politique, institutionnelle et financière pour le faire. Il est nécessaire de clarifier leur rôle futur et d'adapter les conditions-cadre afin qu'elles puissent se saisir de ces problématiques.	• SOB	Prise de connaissance. Cet élément dépasse la compétence de la partie Programme.
---	---	---

Chapitre 2.2 Développement des transports et des infrastructures

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Nous saluons l'objectif relatif à une utilisation efficiente des infrastructures existantes, car il permettra de limiter autant que possible les atteintes au paysage.	• SCNAT	Prise de connaissance.
Les défis économiques posés par le développement du système global de transport ne sont pas abordés dans le texte, et nous recommandons donc de le compéter à cet égard.	• Kanton BL	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été complétés.
Il convient de remettre en cause le paradigme de la croissance de la mobilité. La mobilité peut être canalisée par les mesures suivantes : faire évoluer les comportements, encourager le télétravail, réduire la congestion aux heures de pointe, promouvoir les emplois dans les régions périphériques ou les espaces ruraux afin de réduire les flux pendulaires, promouvoir les offres de mobilité décentralisées.	• Canton FR • EBS • Eurotube • mybuxi • Region • SAB • SGV • Toggenburg • VAP	Demande acceptée. Plusieurs passages de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été reformulés pour insister davantage sur ces aspects.

Les TP routiers ainsi que de nouvelles offres telles que les bus ou taxis à la demande doivent être développés, et il convient d'envisager de nouveaux modèles d'exploitation. Les opportunités (également pour l'efficacité du système global de transport et pour les objectifs climatiques) liées aux nouvelles technologies (y compris l'hydrogène et le transport sous vide), à la numérisation (y compris big data), à l'économie du partage et aux nouveaux modèles de travail doivent être évoquées. La partie Programme du plan sectoriel des transports doit être plus ambitieuse dans ces domaines.	• Canton FR • EBS • Eurotube • mybuxi • Region Toggenburg • SAB • SGV • VAP	Demande partiellement acceptée. Certains passages de la partie Programme abordent d'ores et déjà ces thématiques et ont été complétés.
Il faut mentionner les potentiels et les limites des véhicules autonomes (effets rebond) et traiter la problématique de leur régulation (par l'État). Se pose en outre la question leur acceptation par celles et ceux qui seront appelés à les utiliser.	• Kanton BE • EBS • mybuxi • SES	Prise de connaissance. Ce sujet ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
Des goulets d'étranglement sont actuellement constatés, du fait principalement du faible remplissage des véhicules et de la congestion aux heures de pointe. En principe, les capacités, dans le TIM comme dans les TP, sont largement suffisantes, aussi bien en termes d'infrastructures que de quantité de véhicules. Le problème tient à la concentration de l'utilisation sur certaines plages horaires. Nous considérons par ailleurs le couplage du train ou d'importantes lignes de bus avec une offre à la demande pour la desserte fine comme la voie royale dans les espaces situés hors des centres-villes.	• Canton FR • mybuxi • SOB	Demande déjà partiellement prise en compte. La partie Programme contient déjà des passages à ce sujet.
Le chapitre 2.4 doit mentionner le besoin d'action lié aux effets importants sur le territoire et l'environnement produits par les installations de garage et les ateliers.	• Kanton BE	Demande acceptée. Le point U3 a été complété en conséquence.

Le regroupement des lignes en fibre optique, des lignes électriques, des conduites d'eau, des pistes cyclables, etc. avec les réseaux routier et ferroviaire recèle encore un grand potentiel.	SAB	Demande déjà prise en compte. La partie Programme contient déjà des passages à ce sujet.
La modernisation et la construction de pistes cyclables (liaisons directes) dans les agglomérations peuvent d'ores et déjà bénéficier du soutien financier de la Confédération. Il n'existe en revanche pas de sources de financement similaires pour les espaces ruraux et les régions de montagne.	SAB	Prise de connaissance. Cette question dépasse la compétence sort de la partie Programme.
Les déplacements à pied doivent être pris en compte pour ce qui est de leurs effets sur l'écologie, l'économie, la durabilité et le développement territorial.	Fussverkehr Schweiz	Demande partiellement acceptée. Certains contenus ont été en partie complétés.
Dans le passage sur les goulets d'étranglement, il faut également citer les goulets d'étranglement ferroviaires dus aux travaux et au report de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.	Kanton BE	Demande non acceptée. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
Le trafic grandes lignes européen recèle un important besoin d'action. L'offre doit être développée. Sont concernées les liaisons grandes lignes de jour et de nuit. Les trains de nuit ont été pratiquement tous supprimés ces dernières années. C'était une erreur, notamment au regard des débats autour du climat.	SAB	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
Le trafic de loisirs occasionne la majeure partie des distances parcourues chaque jour et devrait être approfondi dans la partie Programme.	Canton VD	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme ont été complétés.
Toutes les liaisons de transport transfrontalières présentent par ailleurs un besoin d'action en termes de réglementation, d'optimisations au niveau de l'exploitation, de billetterie, d'informations aux voyageurs, d'utilisation de nouvelles formes d'organisation comme l'autopartage, etc.	- SAB - mybuxi	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.

Actuellement, les livraisons, qui font partie du transport de marchandises, se font souvent sur de longues distances. Par exemple, l'envoi d'un colis par la Poste, d'un commerce à un destinataire distant d'à peine quelques kilomètres nécessite de longs détours via les centres de tri automatisé de la Poste. À cet égard, les plateformes numériques visant à maximiser l'utilisation des capacités permettraient d'économiser des prestations de transport.	• mybuxi	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
Des précisions sont demandées dans le domaine du transport de marchandises.	• Kanton BE	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été complétés.
Le transport souterrain de marchandises, qui est en phase de planification, devrait être mentionné dans les passages « Tendances pour le transport de marchandises » ou « Avancées technologiques ».	• Kanton AG • CST	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été complétés.
Les estimations de croissance concernant le transport de marchandises semblent trop hautes	• Canton VD	Demande acceptée. Les chiffres ont été vérifiés et corrigés le cas échéant.
La Suisse a déjà beaucoup entrepris pour le transport transalpin de marchandises (en particulier la construction de la NLFA). La balle est à présent dans le camp des pays voisins pour aménager les lignes d'accès. La Suisse doit cesser de financer des aménagements à l'étranger et investir l'argent sur son sol.	• SAB	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
La partie consacrée au transport de marchandises devrait être complétée avec la complémentarité et les potentiels offerts par la navigation (Ports Rhénans de Bâle, etc.). Des compléments textuels ponctuels pourraient être apportés.	• ASNAV	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été complétés.

Le document mis en consultation insiste dans son bilan initial sur le décalage entre les besoins actuels en transport et les capacités d'absorption des infrastructures existantes. Vu la saturation de l'ensemble des infrastructures, notamment aux heures de pointe, la solution ne pourra passer par un simple transfert modal ou un pricing incitatif excluant les usagers les moins nantis. Elle passera également par des aménagements ciblés des infrastructures ou par une adaptation des besoins de la population en dehors des heures de pointe	• Canton FR • TCS	Demande partiellement acceptée et en partie déjà prise en compte.
Répondre à une explosion de la demande de mobilité par une stratégie se contentant de mettre en place des infrastructures supplémentaires pour répondre à cette forte croissance (qui paraît presque doubler tous les 15 à 20 ans) n'est probablement viable, en particulier dans les zones déjà densément occupées.	• Canton VS	Demande partiellement acceptée et en partie déjà prise en compte (extensions ciblées des infrastructures là où il n'y pas d'alternative).
La mobilité douce n'occupe pas encore la place qu'elle devrait dans les espaces ruraux. Le vélo dispose, pour les déplacements de proximité, d'un grand potentiel qu'il faut mettre à profit. La construction et la modernisation de pistes cyclables doivent être encouragées. À travers les projets d'agglomération, la Confédération soutient ces mesures dans les agglomérations. Les espaces ruraux, eux, n'ont pas accès à ces financements, et il faut y remédier.	• Region Toggenburg	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
Le transport des matériaux concerne une part importante de l'ensemble des transports et constitue également un défi à relever à l'avenir. Une stratégie visant à favoriser le report modal vers le rail du transport de matériaux devrait être approfondie afin de répondre aux intentions de la Loi sur le transport de marchandises.	• Canton VD	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.

Les transports routiers et ferroviaires circulent aujourd'hui aux trois-quarts vides. Il est impératif d'améliorer les taux d'utilisation, au lieu de multiplier les véhicules et les infrastructures. La route « produit » d'abondantes capacités de véhicules inutilisées, avec à la clé un gaspillage de ressources. Le rail est pénalisé par une réglementation excessive, par un déficit d'innovation et par une hausse disproportionnée des coûts. Des réformes s'imposent afin de créer des conditions cadre permettant d'accélérer la mise sur le marché des nouvelles technologies ferroviaires.	• SOB	Prise de connaissance. Le plan sectoriel vise déjà une amélioration des taux d'utilisation. La question de la réglementation ne peut pas être réglée dans le cadre de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
La pandémie a mis un frein au trafic de loisirs : les zones de délasserement de proximité ont connu un retour en grâce. Elles ont toutefois été mises sous pression par un afflux de véhicules privés qui a saturé les routes d'accès et les parkings. Si les gens ont pris leur voiture, ce n'est pas tant par peur d'une contamination dans les transports publics qu'en raison de la mauvaise desserte de ces lieux avec les TP. À cet égard, des offres de mobilité à la demande combinées à de bonnes liaisons ferroviaires permettraient d'apporter une nette amélioration. Elles assureraient une fonction de rabattement et de redistribution pour les lignes régulières dotées de véhicules ayant des capacités plus importantes. Afin de maximiser leur efficacité et leur efficacité, elles ont toutefois besoin de points de correspondance (« interfaces multimodales ») et de solutions physiques et virtuelles.	• mybuxi	Demande partiellement acceptée et en partie déjà prise en compte.

Les infrastructures de transport doivent être rendues plus résilientes aux phénomènes naturels, qui vont se multiplier du fait du changement climatique. Ces infrastructures doivent faire l'objet d'une planification intégrale et basée sur les risques et ce, aussi bien pour l'ouvrage en tant que tel que pour son utilisation. La sécurité absolue n'existe toutefois pas, et ne serait pas durable.	• SAB • SIA	Prise de connaissance, demande déjà prise en compte. Le changement climatique et la résilience des infrastructures sont déjà abordés au chapitre 4.
--	--	--

Chapitre 2.3 Évolutions concernant l'environnement, le climat et les ressources

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Le paragraphe consacré au sol est salué.	• SCNAT	Prise de connaissance.
Outre la compensation des SDA dans le but de préserver des terres cultivables, de nouvelles idées innovantes doivent être explorées concernant l'utilisation mixte des infrastructures de transport et, en partie, leur couverture.	• Kanton SO	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
Protection de l'air et santé : le non-respect des valeurs limites d'immissions est un problème qui se pose dans les centres-villes, mais aussi et surtout le long des routes nationales. Par souci d'exhaustivité, la partie Programme doit aborder cette question. Cela étant, des répercussions sanitaires s'observent également au-dessous de ces valeurs limites, sans parler des particules cancérogènes, pour lesquelles une obligation de limitation existe, raison pour laquelle la partie Programme doit être complétée. De plus, le plan sectoriel doit préciser que les tracés ferroviaires doivent être entretenus sans recourir aux herbicides et de manière neutre pour le climat.	• Kanton AG • Kanton BE • Kanton BS • Kanton UR • Kanton NW • Kanton AI • CerclAir	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été complétés.

Les immissions produites principalement par le trafic ferroviaire (vibrations et bruit solidien secondaire) doivent être prises en considération. De fait, il n'existe pas encore de dispositions d'exécution au niveau de l'ordonnance en ce qui concerne les vibrations et le bruit solidien secondaire. Les valeurs limites d'immissions doivent être respectées.	• Kanton AG	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été complétés.
La promotion des déplacements à vélo suppose des aménagements d'infrastructures qui affectent aussi les terres cultivables. À cet égard, la question de la concurrence avec d'autres utilisations du sol dans la zone urbanisée n'est pas abordée.	• Kanton AG	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
En ce qui concerne la neutralité climatique dans le domaine des transports, la partie Programme indique qu'« il s'agira (...) de trouver des solutions pour faire évoluer les comportements par le biais du transfert modal et les mesures destinées à éviter certains déplacements ». Bien que partagée, cette simple affirmation sonne davantage comme un constat d'échec que comme un défi à relever. La faible impulsion donnée par la partie Programme à la recherche de solutions s'avérera dommageable à moyen-long terme. En outre, l'un des principaux objectifs de la partie Programme devrait être l'atteinte de la neutralité climatique et les principes proposés sur l'évolution du système de transports devraient toujours viser à atteindre les engagements pris par la Confédération en termes de climat mais aussi de protection de l'environnement. Il est indispensable d'inverser la tendance dans les 10 prochaines années	• Canton VD • Canton GE • Espace mobilité	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été complétés.

Le libre choix du moyen de transport est de facto érodé par les efforts en faveur du transfert modal. Des objectifs tels que « faire évoluer les comportements par le biais du transfert modal » ne sont pas à leur place dans le plan sectoriel des transports, et vont à l'encontre du libre choix du moyen de transport, qui découle de la Constitution, à défaut de réglementation divergente. Cette base, dont la portée est importante, doit être soumise au Parlement, en particulier dès lors qu'elle anticipe sur des discussions politiques à venir (objectif climatique de la Confédération, par ex.) ou qu'elle provoque un changement de paradigme (transfert modal, notamment).	economiesuisse	Demande partiellement acceptée. La partie Programme du plan sectoriel des transports a été débattue avec les parlementaires de la Commission des transports et des télécommunications (CTT-E) le 16 avril. La Commission a soutenu les recommandations d'adaptation défendues par la Confédération. Le libre choix du moyen de transport n'est pas remis en cause.
De notre point de vue, l'évolution de la mobilité doit impérativement respecter les prescriptions de la Stratégie énergétique 2050, voire aller au-delà.	mybuxi	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été en partie complétés.
« Énergie verte » : la construction et l'entretien des infrastructures (et des véhicules) et leur impact sur le bilan énergétique des transports ne sont bien souvent pas évalués ni intégrés aux bases de données.	SOB	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été complétés.
Il faudrait mentionner la complémentarité rail-route.	Canton VS	Demande déjà prise en compte. Figure déjà au chapitre 3 de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
Il conviendrait d'élaborer un chapitre à part pour traiter du transport des marchandises dangereuses.	Canton VS	Demande déjà prise en compte. Déjà traité dans la partie Programme du plan sectoriel des transports (mais ne fait pas l'objet d'un chapitre à part).
Mentionner la démolition des installations de transport devenues inutiles (restées dans leur état d'origine) en tant que contribution à la préservation des ressources.	SCNAT	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été complétés.

Le conflit entre les objectifs de protection de l'environnement (prévention des accidents majeurs, transfert vers le transport ferroviaire de marchandises) et ceux liés à la densification des centres est peu abordé. Le lien entre le transfert visé vers le transport ferroviaire de marchandises et la densification urbaine doit être présenté pour les marchandises dangereuses, en s'arrêtant tout particulièrement sur les considérations environnementales. Dans la mesure où la densification des centres d'agglomération requiert des mesures visant à maintenir voire à augmenter le fret ferroviaire, des solutions tenant compte du principe de causalité doivent être exposées.	• VAP	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été complétés.
Plusieurs organisations proposent des adaptations et des compléments textuels, l'approfondissement de thématiques existantes (par exemple les dangers naturels), la prise en compte de thématiques environnementales supplémentaires (comme le bruit et les immissions dues à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures de transport) et le renvoi à la Conception Paysage Suisse, à la Stratégie Culture du bâti et à la Stratégie Biodiversité Suisse.	• Kanton AI • Kanton BE • Canton GE • Canton NE • Kanton UR • Bird Life Schweiz • GLP Schweiz • GLP ZH • Greenpeace • Pro Natura • SBV • Bauernverband Appenzell Ausserrhoden • LBV • Bauernverband Nidwalden • Bauernverband Obwalden • Schaffhauser Bauernverband • Solothurner Bauernverband • Bauernverband Uri • ZBV • SCNAT • SIA	Demandes acceptées. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été en partie complétés.

Dans le contexte de la problématique liée au bruit abordée au chapitre 2.3, il est incompréhensible que la Confédération n'abaisse pas à 30 km/h la vitesse maximale générale autorisée dans les localités. Outre les avantages qui en découleraient en termes d'émissions sonores, la sécurité du trafic, l'efficacité du trafic motorisé au regard de la surface occupée, la promotion de la mobilité douce et la valorisation des routes en tant qu'espace public auraient tout à y gagner (cf. chapitres 3.1 et 4.1). Cela n'implique pas du tout d'interdire les vitesses plus élevées. Au travers de son thème prioritaire « Vitesses optimales », l'organisation demande depuis des années l'abaissement de la limite générale de 50 à 30 km/h, assortie d'exceptions.	• SVI	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
Aucun rapport sur la sécurité de l'approvisionnement en matières premières « Roches dures » n'a encore été publié par swiss-topo/OFEV. Dans la mesure où le présent projet de plan sectoriel des transports est appelé à porter sur les dix à quinze prochaines années, le rapport sur la sécurité de l'approvisionnement en matières premières ne devrait pas être cité dans la mesure ou la fréquence de ses mises à jour ne sont pas connues. En lieu et place, des chiffres absolus sont demandés quant aux besoins.	• VSH • KIBAG AG • FSKB	Demande non acceptée. L'élaboration d'un rapport sur la sécurité de l'approvisionnement en matières premières « Roches dures » repose sur les mesures proposées dans le cadre du plan d'action Économie verte et dans le rapport sur les matières premières minérales (2017). La première édition du rapport sur la sécurité de l'approvisionnement en matières premières « Roches dures » sera publiée fin 2021 et suivie de mises à jour périodiques. C'est pourquoi il est cité comme base en note de bas de page. Les besoins seront quantifiés en chiffres absolus dans le rapport sur la sécurité de l'approvisionnement en matières premières et dans ses mises à jour.
Il est proposé de supprimer la partie de phrase suivante : « en raison d'autres utilisations prévues pour ces roches ».	• VSH • KIBAG AG	Demande partiellement acceptée. Les intérêts de protection des objets IFP ne constituent pas une utilisation au sens classique du terme. La formulation a donc été adaptée.

Si le rapport entre IFP et besoins en roches dures est expliqué, il n'y a aucune indication permettant de savoir si des interventions sur des sites IFP seraient éventuellement envisageables ou si elles sont exclues. Les avis sont extrêmement divergents à ce sujet.	• KIBAG AG • Bird Life Schweiz • SCNAT	Demande non acceptée. Le plan sectoriel des transports ne saurait anticiper sur le résultat de la pesée des intérêts entre l'extraction de roches dures et la protection des sites IFP à effectuer dans chaque cas.
Le potentiel en matière de recyclage est contesté par plusieurs prises de position.	• Greenpeace • Pro Natura • SES • VSH • KIBAG AG	Prise de connaissance. Du point de vue de la Confédération, le potentiel en matière de recyclage des roches dures de qualité n'est pas épuisé. Le ballast, en particulier, peut être réutilisé après traitement ou servir à la construction d'infrastructures routières. Il s'agit à l'avenir de se pencher de plus près sur ce potentiel et de le mettre à profit. C'est la teneur du principe U5.

Chapitre 2.4 Enjeux majeurs qui en découlent

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Un canton salue le principe consistant en une optimisation de la collaboration en matière de planification du territoire et des transports.	• Kanton NW	Prise de connaissance.
La volonté d'améliorer la coordination entre les différents niveaux de l'État et entre les États en matière de développement de la mobilité est une bonne chose. Il faut ouvrir la porte aux innovations. De nouvelles approches et l'élimination des distorsions liées à la concurrence sont nécessaires pour que règne la vérité des coûts dans le domaine des transports.	• mybuxi	Prise de connaissance.

Demande de précision de formulations.	• Canton VD • Canton VS • SBV • Bauernverband Appenzell Ausserrhoden • LBV • Bauernverband Nidwalden • Bauernverband Obwalden • Schaffhauser Bauernverband • Solothurner Bauernverband • Bauernverband Uri • ZBV	Demande acceptée. Les précisions ont été apportées.
Lorsqu'il s'agit de la coordination entre aménagement du territoire et planification des transports, l'aménagement du territoire doit clairement primer. La qualité de la desserte et l'accessibilité sont à caler sur la densité d'utilisation souhaitée. La politique régionale doit par ailleurs être adaptée sur cette base.	• SES	Prise de connaissance. La partie Programme du plan sectoriel des transports contient de nombreux éléments allant dans ce sens.
Indiquer aussi que l'aménagement du territoire doit davantage s'employer à rendre superflus les longs trajets via une meilleure combinaison des lieux de résidence et de travail et/ou en facilitant les déplacements en mobilité douce.	• Bird Life Schweiz	Demande déjà prise en compte. La partie Programme contient déjà des passages à ce sujet.
Il existe un potentiel d'optimisation pour ce qui est de la collaboration à tous les niveaux de l'État en matière de planification du territoire et des transports. En raison des besoins de mobilité croissants de l'économie et de la société, de la raréfaction des sols et des répercussions négatives des transports sur l'environnement et sur le climat, une coordination accrue est nécessaire entre la planification des transports et celle du territoire. En ce qui concerne les interfaces d'envergure internationale, la coordination avec les pays voisins et les institutions européennes, en particulier, doit en outre être assurée.	• Eurotube	Demande partiellement acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été en partie complétés.

La concrétisation d'une mobilité sans recours aux carburants fossiles n'est pas seulement importante mais indispensable (définir des buts dans les objectifs)	• Kanton BS • Canton GE • Kanton NW • CerclAir	Demande acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été en partie complétés.
Le canton de Berne demande que la phrase suivante soit complétée : « La concrétisation d'une mobilité (trafic aérien compris) sans recours aux carburants fossiles est importante, mais elle suppose des efforts considérables. » Cela s'applique aussi au transport de marchandises, qui recourt encore majoritairement à des locomotives diesel pour les manœuvres.	• Kanton BE	Demande acceptée. La phrase a été reformulée.
Ce chapitre pose des questions importantes et mentionne la possibilité d'une « non- satisfaction des besoins en matière de mobilité ». Toutefois, aucun principe d'action ne découle de ce constat. Le point d'équilibre visé entre « niveau optimal de mobilité » et « nécessaire extension des infrastructures » risque de ne pas être atteint. Il faut également relever la possible contradiction entre la volonté de changer les comportements individuels et la celle de limiter les conflits avec les « besoins de mobilité croissants de l'économie et de la société ». En effet, si la résolution du conflit n'est pas réglée clairement par la partie Programme, les comportements actuels risquent fort de perdurer, voire d'être accentués au lieu d'être modifiés. Se pose également la question des coûts résultant des extensions infrastructurelles pour les générations futures	• Canton VD • Greenpeace • SES	Demande partiellement acceptée. Certains éléments figurent déjà dans le chapitre 4 de la partie Programme du plan sectoriel des transports. Certains contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été en partie complétés.
Se pose la question fondamentale relative au niveau « optimal » de mobilité et aux aménagements qu'il nécessite. Un niveau optimal de mobilité peut-il être défini sur la base de la vision, des stratégies de développement et des principes d'action se dégageant du plan sectoriel ? Apporter une réponse à cette question pourrait aider à désamorcer les champs de tension mentionnés.	• Kanton LU	Demande partiellement acceptée. Les contenus de la partie Programme du plan sectoriel des transports ont été en partie complétés (sans référence au niveau optimal de mobilité).

Les incitations tarifaires inopportunes sont à l'origine d'une part conséquente des problèmes de trafic. La mobilité est globalement très bon marché, et même nettement trop avantageuse dans le TIM par rapport aux TP, alors même que ces derniers sont plus vertueux du point de vue de la société et de l'environnement. Cette situation crée des incitations inopportunes à double titre : elle encourage trop de déplacements, et en TIM qui plus est. Ces incitations tarifaires inopportunes doivent être éliminées.	• Greenpeace • SES	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
---	---	--

3.4 Prises de position concernant le chapitre 3 *Vision 2050 pour la mobilité et le territoire*

Les demandes formulées en lien avec le chapitre 3 de la partie Programme ont été regroupées ci-dessous par sous-chapitre et par thème.

Généralités sur le chapitre 3

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
La définition par la Confédération de principes dans le plan sectoriel concernant les différents types d'espace et les qualités de desserte qui leur sont propres est saluée. Ces principes ne devraient toutefois pas prendre le pas sur les planifications cantonales, régionales et communales, et donc ne pas avoir force obligatoire pour ces niveaux de l'État.	• Kanton AG • Kanton AI • Kanton BE • Kanton BL • Canton FR • Canton NE • Kanton NW • Kanton ZH • Kanton SO • Kanton SZ • Canton TI • Kanton UR • Canton VD • Kanton ZG • BPUK	Demande partiellement acceptée. Le début du chapitre 3.1 précise ce qui suit concernant la force obligatoire : Les contenus des cartes (légendes et principes compris) constituent un cadre obligatoire pour les planifications de la Confédération et sont également pris en considération lors de l'examen des plans directeurs et des projets d'agglomération. Ils représentent par ailleurs une base de discussion pour les échanges avec les cantons. Le début du chapitre 3.2 précise ce qui suit concernant la force obligatoire : Les principes relatifs à la qualité des liaisons constituent un cadre obligatoire pour les planifications de la Confédération et sont également pris en considération lors de l'examen des plans directeurs et des projets d'agglomération. Ils représentent par ailleurs une base de discussion pour les échanges avec les cantons.

Chapitre 3.1 Préserver la qualité du cadre de vie tout en ménageant les ressources naturelles

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Les structures des espaces intermédiaires et ruraux ne devraient pas seulement pouvoir être préservées, mais développées.	• Kanton SG • Kanton SO • Canton VD • Region Toggenburg • SAB	Demande acceptée. Le principe selon lequel la croissance doit se concentrer sur les zones centrales est maintenu. Il est néanmoins précisé que les espaces intermédiaires et ruraux ont la possibilité de se développer dans une juste mesure. L'expression « préservation des emplois locaux » est remplacée par « possibilités de se développer dans une juste mesure ». L'opportunité d'une gradation entre espaces ruraux et espaces intermédiaires sera examinée.
La mixité entre logements, emplois, achats et loisirs, qui est pourtant primordiale pour permettre des trajets courts et faciliter le recours à la mobilité douce, ne figure pas dans la description qui est donnée de la qualité de vie.	• Kanton AG • Kanton BE • Canton GE • Kanton UR • Kanton ZH • Espace mobilité • FSU	Demande acceptée. Il est donné suite à cette demande en adaptant comme suit le texte introductif : « La mixité emplois/logements est améliorée, de manière à endiguer la croissance des besoins de mobilité. »
La mention explicite des friches industrielles dans le contexte de la densification n'est plus appropriée. Selon les régions et leur situation, il est utile de conserver des réserves de zones industrielles.	• Kanton BL	Demande partiellement acceptée. Le texte de la p. 17 est modifié comme suit : « Une densification et une planification de qualité permettent la création de zones d'habitation et de travail, y compris dans des secteurs déjà largement bâtis. »
Les nouvelles infrastructures de transport ne sont pas les seules à devoir s'intégrer au mieux au milieu urbain et au paysage : cela vaut pour toutes les infrastructures de transport.	• Kanton BE • Kanton BS • Canton FR • Kanton ZH • CerclAir • Eurotube	Demande acceptée. Le principe selon lequel les infrastructures de transport doivent, dans la mesure du possible et en tenant compte de la faisabilité et des conséquences financières, s'intégrer au milieu urbain et aux paysages ouverts est validé.

La désignation des types d'espace manque de clarté. Les « corridors de développement », en particulier, ne sont pas définis assez précisément. Des explications sont par ailleurs nécessaires quant au périmètre des agglomérations dont il est question ici.	• Kanton BE • Kanton BL • Kanton SG • Kanton TG • ABAC • Region Appenzell AR - St.Gallen – Bodensee	Demande acceptée. Les corridors de développement sont définis dans le glossaire. La nomenclature « centres d'agglomération » et « couronnes d'agglomération » est remplacée par « centres d'agglomération » et « couronnes et autres zones urbaines ». L'expression « centres ruraux » est remplacée par « centres ruraux et régionaux ». Pour une meilleure compréhension, il en est tenu compte dans la légende correspondante à la figure 3. De plus, un disclaimer a été ajouté : « Les types d'espace présentés au chapitre 3 (centres d'agglomération, couronnes d'agglomération et autres zones urbaines, espaces intermédiaires, espaces ruraux et corridors de développement) visent à permettre un examen analytique des champs de relations entre territoire et transport. Ils n'ont aucun caractère préjudiciable, notamment en ce qui concerne les projets d'agglomération. »
Les contenus de la carte de base relative au développement territorial souhaité sont dans l'ensemble jugés pertinents et cohérents. Diverses adaptations sont toutefois souhaitées.	• Canton FR • Canton GE • Canton JU • Kanton SG • Kanton SH • Kanton TG • CRTM • Verein St. Galler Rheintal	Demandes partiellement acceptées. Les fondements de la carte sont conservés. Les adaptations souhaitées, notamment en ce qui concerne la situation et la dimension des corridors de développement, l'étendue des surfaces correspondant aux différents types d'espace (en particulier des espaces d'agglomération transfrontaliers) et la structure des réseaux de transport, ont été prises en compte lorsqu'elles étaient opportunes.

Chapitre 3.2 La mobilité est efficiente

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Dans la description de la mobilité et des transports en 2050, il manque des indications quant à la mise à profit des nouvelles technologies. Une référence au programme « Rail 2050 » est également souhaitée. L'absence d'explications de fond sur les moyens d'éviter des déplacements est par ailleurs déplorée.	• Kanton AI • Kanton BE • Kanton BL • Kanton BS • Canton FR • Canton GE • Kanton LU • Canton NE • Kanton SG • BPUK • ACS • Aéroport International de Genève • GLP Schweiz • GLP ZH • Greenpeace • Region Toggenburg • SES • SOB	Demandes acceptées. Des indications sur les nouvelles technologies, notamment utilisées dans le but d'éviter des déplacements, sont intégrées à la description de la mobilité et des transports en 2050. Le plan sectoriel constitue une base pour les travaux ultérieurs relatifs à « Rail 2050 ». La coordination est assurée à cet égard (cf. chapitre 1 ou 5).
Dans la description de la mobilité et des transports en 2050, il manque des indications quant au raccordement international.	• Ouest Rail • Amt für Bau und Infrastruktur (LI)	Demande acceptée. Un passage sur le raccordement international (longues distances, trafic d'agglomération transfrontalier) est ajouté au texte introductif.
Un objectif quantitatif devrait être défini pour ce qui est des qualités de desserte entre les différents espaces.	• Kanton AI • Kanton SG • SBB	Demande non acceptée. Un objectif quantitatif doit toujours s'envisager par rapport au contexte local (structure de l'espace, niveau de développement des systèmes de transport). La définition d'un objectif quantitatif général paraît dès lors compliquée car les spécificités locales ne seraient pas prises en compte. Nous laissons aux cantons le soin d'apporter des précisions en la matière.
La neutralité en CO ₂ doit s'appliquer aux transports d'une manière générale, et pas seulement aux centres d'agglomération.	• Kanton AG • Kanton BE • Kanton BS • Canton GE • Canton NE • Kanton NW • Kanton SG • Kanton UR • Canton VD	Demande acceptée. La neutralité en CO₂ des transports terrestres a été ancrée dans la description de la mobilité et du système global de transport en 2050 (p. 21). La distinction ne figure dès lors plus dans les qualités de desserte par type d'espace.

Dans les principes relatifs aux qualités de desserte, il est dit que de nouvelles formes d'offre (de partage et hybride) sont appelées à jouer un rôle important dans les espaces intermédiaires et ruraux. Ces nouvelles formes d'offre devraient aussi être citées pour d'autres espaces. L'importance de la numérisation devrait également être soulignée à cet égard.	• Kanton BS • Kanton SG • CerclAir • Mybuxi • RhB • SAB	Demande partiellement acceptée. Un passage de la description de la mobilité et du système global de transport sur l'importance d'une exploitation efficiente des offres de partage et hybrides (sur la numérisation en tant que base) peut être repris.
Le principe selon lequel, en matière d'aménagement des infrastructures, l'augmentation des capacités prime les mesures de réduction des temps de parcours doit être relativisé.	• Kanton GR • Eurotube • RhB	Demande partiellement acceptée. Le principe selon lequel les éventuels aménagements doivent viser une augmentation des capacités et non une hausse de la vitesse est maintenu. Il est néanmoins quelque peu relativisé en ce qui concerne les temps de parcours et les aspects opérationnels.
En plus de liaisons directes par les TP entre les centres d'agglomération, des liaisons directes dans les centres secondaires des couronnes sont souhaitées, ce qui contribuerait à décharger les nœuds centraux.	• Kanton SZ • GLP Schweiz • GLP ZH • Greenpeace • RZU • SES • SVI	Demande non acceptée. Les principes sont maintenus tels que formulés. La création de liaisons tangentielles et d'arrêts du trafic grandes lignes dans les centres secondaires ne constitue pas une priorité, notamment pour éviter des frictions avec les RER. Elle risquerait par ailleurs de favoriser l'étalement urbain.
La phrase selon laquelle la disponibilité et la rapidité passent avant le confort pour ce qui est des transports en agglomération prête à confusion (p. 22).	• Kanton AG • Kanton BS • Kanton SG • SSV • Stadt Luzern	Demande partiellement acceptée. Il est précisé que le temps de parcours (c'est-à-dire de porte à porte, et non la vitesse absolue) et la fiabilité des TP ferroviaires et routiers passent avant le confort.
Le passage « Les autoroutes tangentielles (rocares) revêtent également une importance pour le trafic d'agglomération. Il convient toutefois de renforcer la part des TP dans ces liaisons tangentielles. » devrait être remplacée par « Des TP et des itinéraires cyclables rapides (vélo électrique) sont aménagés et absorbent la majeure partie du trafic tangentiel. »	• GLP Schweiz • GLP ZH • Greenpeace • SES	Demande partiellement acceptée. Le principe selon lequel l'autoroute a une importance pour le trafic d'agglomération tangentiel est conservé. Il est ajouté que, en plus des TP, la place du vélo doit être renforcée dans ces liaisons.

Le principe selon lequel les liaisons ferroviaires vers et dans les espaces ruraux reposent sur les quelques axes existants doit être complété en ajoutant que le rail oriente sa politique en matière d'arrêts principalement sur les petits centres. Le plan sectoriel ne doit pas empêcher une éventuelle substitution de points d'arrêt ferroviaires par des TP routiers.	SBB	Demande partiellement acceptée. Une précision concernant l'orientation de la politique en matière d'arrêts sur les petits centres a été examinée et ajoutée. Le plan sectoriel n'empêche pas une éventuelle substitution de points d'arrêt ferroviaires par des TP routiers.
Dans les couronnes d'agglomération, la desserte des centres secondaires devrait en priorité se faire avec les TP et la mobilité douce et ensuite avec le TIM rabattu depuis de larges bassins.	- Greenpeace - SES	Demande non acceptée. Le principe selon lequel les flux individuels (TIM) sont rabattus depuis de larges bassins et contribuent à la desserte des centres secondaires est conservé.
Concernant les principes relatifs à la qualité des liaisons en fonction du type d'espace, le rôle attendu des TP et de la mobilité douce dans les espaces intermédiaires ou ruraux devrait être davantage valorisé et la « priorité accordée au TIM » relativisée. En effet, certains de ces espaces sont au bénéfice de très bonnes liaisons TP. Une « certaine priorité » pourrait être accordée aux TP.	Canton VD	Demande non acceptée. Certains de ces espaces bénéficient effectivement d'une très bonne desserte TP mais nombre d'entre eux restent accessibles presque uniquement avec en TIM. Cette formulation a été choisie car elle peut s'appliquer à toute la Suisse.
Les conditions-cadre sont insuffisamment en matière de protection des ressources et plus particulièrement de changement climatique. Par ailleurs, la terminologie utilisée visant à « encourager » un report modal ou un changement des pratiques de mobilité ne semble plus suffisant pour répondre aux enjeux actuels. La partie Programme du plan sectoriel des transports devrait aller au-delà de l'encouragement et mettre en avant le rôle de l'État dans le changement de ces pratiques.	Canton VD	Demande partiellement acceptée et en partie déjà prise en compte. La partie Programme traite du système global des transports et de sa coordination avec le développement territorial et les enjeux environnementaux. Les aspects environnementaux et climatiques pertinents en lien avec la planification des infrastructures des transports sont approfondis, en particulier aux chapitres 2.3 et 4.3. Un approfondissement supplémentaire des enjeux climatiques irait au-delà des domaines de compétence de la partie Programme. Une référence à la Stratégie climatique 2050 de la Confédération a été ajoutée.

Interfaces multimodales

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
La planification des interfaces multimodales ne doit pas seulement viser leur bon fonctionnement, mais aussi la meilleure intégration possible dans la structure urbaine existante et la prise en compte des spécificités locales.	• Kanton GR • SVI	Demande acceptée. Un passage posant le principe de l'intégration des interfaces multimodales dans la zone urbanisée a été ajouté au texte descriptif.
Le terme « interface multimodale » n'est pas défini de manière assez claire, notamment pour ce qui est des boucles. La catégorisation retenue dans le plan sectoriel ne reflète pas toujours le large éventail de situations, de besoins et d'évolutions plausibles. Il est important que le développement ultérieur du texte se fasse en collaboration avec toutes les parties concernées. Il ne faut pas opérer de distinction entre les moyennes et les petites agglomérations. La thématique des plateformes de transport de marchandises doit être examinée.	• Kanton AG • Kanton BE • Kanton BL • Kanton BS • Canton FR • Canton NE • Kanton SG • Kanton SO • Kanton SZ • Canton TI • Kanton ZG • Kanton ZH • BPUK • CerclAir • Eurotube • SBB • SSV	Demande acceptée. La catégorisation des plateformes est conservée. Le tableau a été optimisé. Il a de plus été fixé avec force obligatoire que des discussions relatives aux interfaces multimodales sont menées dans le cadre des échanges réguliers entre les différents niveaux de l'État sur les territoires d'action de manière à pouvoir à l'avenir formuler des indications plus concrètes quant à l'emplacement et aux besoins d'aménagement de ces interfaces multimodales dans les divers territoires d'action. La thématique sera concrétisée par la Confédération, les cantons, les agglomérations, les villes, les communes et les entreprises de transport. La distinction s'opère entre les grandes agglomérations et les autres. Des remarques de principe ont été formulées sur l'emplacement des sites logistiques (CST compris) et un renvoi a été fait à la conception relative au transport de marchandises.

3.5 Prises de position concernant le chapitre 4 *Stratégies de développement et principes d'action*

Les demandes formulées en lien avec le chapitre 4 de la partie Programme ont été regroupées ci-dessous par sous-chapitre et par thème.

Généralités sur le chapitre 4

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Plusieurs demandes appellent à vérifier systématiquement si la formulation des principes d'action respecte la répartition des compétences en matière d'aménagement du territoire.	- Kanton AG - Kanton AI - Kanton AR - Kanton BE - Kanton BL - Kanton GR - Kanton SG - Kanton SZ - Kanton TG - Kanton ZG - Kanton ZH	Demande acceptée. Cette vérification a été faite. Elle a conduit entre autres à quelques reformulations concernant la gestion du stationnement et la coordination entre planification directrice et PRODES.
Dans un même ordre d'idée, il est demandé de réexaminer la force obligatoire pour les autorités et de la restreindre aux stratégies de développement.	- Kanton AG - Kanton BL - Canton FR - Kanton GR - Kanton GL - Canton NE - Kanton SZ - Kanton SH - BPUK	Demande acceptée. La force obligatoire pour les autorités a été adaptée au chapitre 4. Les mesures ayant trait à la mise en œuvre ne sont désormais plus surlignées en gris. Une remarque relative à la force obligatoire a été ajoutée en début de chapitre.
Il est demandé de mettre en place un suivi ciblé de l'évolution des transports afin de mesurer la mise en application des stratégies de développement.	- Greenpeace - Pro Natura - SES - VCS - WWF Schweiz	Demande déjà prise en compte. L'établissement d'un rapport (et le suivi qui va de pair) est déjà prévu au chapitre 5.
Il est demandé d'insister davantage sur les mesures visant à éviter des déplacements (suffisance et effets de rebond).	- Kanton BS - GLP Schweiz - GLP ZH - SP Schweiz	Demande acceptée. Les mesures visant à éviter des déplacements, qui font déjà l'objet du point V3, ont été également mentionnées dans le paragraphe sur l'utilisation des avancées technologiques.
Il est demandé de prendre davantage en considération les facteurs économiques et de rentabilité.	Kanton SZ	Demande acceptée. Des adaptations ponctuelles ont été apportées aux chapitres 2, 3 et 4.
Les termes « moyen de transport » et « mode de transport » ne sont pas utilisés de manière conséquente.	SVI	Demande acceptée. Ce point a été vérifié et quelques adaptations ont été effectuées.
Plusieurs demandes spécifiques au rail ont été formulées.	SBB	Demandes non acceptées. Le traitement de ces demandes ne relève pas de la partie Programme.

Promotion des déplacements à pied	Fussverkehr Schweiz	Demande partiellement acceptée. Les déplacements à pied sont déjà encouragés (cf. V1, par ex.). L'intérêt du point de vue de la promotion de la santé a été mentionné au chapitre 2.
-----------------------------------	---	--

Chapitre 4.1 Coordination de l'urbanisation et des transports

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Il est demandé d'ajouter le paysage et l'environnement au chapitre 4.1.	- Canton VD - SCNAT	Demande non acceptée. D'après nous, un tel ajout ne refléterait pas fidèlement la situation. Il importe de ne pas seulement assurer la coordination entre urbanisation, environnement et transports, mais aussi entre les trois pôles cohérence urbanisation/transports, système global de transports et environnement.
Des demandes portent sur la vitesse à 30 km/h.	SVI	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.

Stratégie de développement : A1

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Les cantons, mais aussi les villes et les communes, doivent être associés aux analyses ex ante quant à l'incidence territoriale de mesures relatives au système global de transport.	SSV	Prise de connaissance. La Confédération et les cantons y associeront les parties concernées, notamment les villes et les communes. Mais cela n'a pas à être spécifié ici.
Plusieurs demandes ont pour objet l'instauration d'une obligation de gérer le trafic pour les pôles de développement stratégiques et les installations générant un trafic intense.	- GLP Schweiz - GLP ZH - Greenpeace - Pro Natura - SES - VCS - WWF Schweiz	Prise de connaissance. Cette question relève d'après nous de la compétence des cantons et doit donc être traitée dans les plans directeurs cantonaux.
Plusieurs demandes appellent à une desserte de qualité par les TP pour les pôles de développement stratégiques et les installations générant un trafic intense.	- Kanton NW - CerclAir - VÖV	Prise de connaissance. Les pôles de développement stratégiques correspondent à des définitions et à des réalités très variables d'un canton à l'autre. Cet aspect doit par conséquent être réglé au niveau cantonal.

Les installations générant un trafic intense devraient à l'avenir être créées dans les zones urbanisées.	• Region Toggenburg • SAB	Prise de connaissance. Il s'agit d'une mesure qui concerne surtout le développement de l'urbanisation et qui doit dès lors plutôt être traitée dans le cadre des plans directeurs cantonaux.
La SVI remet en question la coordination des pôles de développement stratégiques et des installations générant un trafic intense avec les capacités de transport existantes et planifiées. Les pôles de développement stratégiques et les installations générant un trafic intense devraient plutôt prendre en compte la desserte (existante et planifiée) et sa qualité.	• SVI	Prise de connaissance. La coordination du développement de l'urbanisation avec les capacités de transport n'empêche pas les cantons de prendre en considération la qualité de la desserte et les spécificités régionales lorsqu'ils planifient des pôles de développement stratégiques.
La formulation concernant les pôles de développement stratégiques, et plus particulièrement la prise en compte des capacités de transport existantes en évitant si possible de nouveaux aménagements du réseau, est trop restrictive.	• Canton FR	Demande acceptée. Le texte a été adapté afin que soient aussi prises en compte les infrastructures nationales prévues et approuvées.
Le principe d'action relatif aux pôles de développement stratégiques doit être précisé pour ce qui est de la création de nouveaux arrêts afin que des arrêts puissent encore être créés sur les lignes TP existantes dans les pôles de développement stratégiques.	• Canton BE	Prise de connaissance. Les principes d'action n'empêchent pas la création de nouveaux arrêts. Cette précision est donc superflue.
La focalisation sur les pôles de développement stratégiques et les installations générant un trafic intense existants devrait être élargie.	• Canton GE	Prise de connaissance. Cette demande va au-delà des possibilités de la partie Programme du plan sectoriel des transports et nous semble relever principalement de la compétence des cantons.

Plusieurs demandes portent sur la formulation relative au stationnement, qui devrait être réexaminée dans la mesure où ce domaine relève principalement de la compétence des cantons et des communes et où le commerce risque d'en pâtir À l'inverse, certaines demandes soutiennent les principes inscrits dans le projet, voire appellent à les renforcer.	• Kanton BE (seulement précision) • Kanton BL • Kanton GR • Kanton OW • Kanton SH (seulement précision) • Kanton SO (soutien) • Kanton TG • Kanton ZG • ACS • Espace mobilité • FSU (renforcement) • IKEA • SAB (soutien) • SGV • SSV • VÖV (soutien)	Demande acceptée. Les contenus relatifs au stationnement ont été reformulés et la force obligatoire a été adaptée.
Plusieurs demandes concernent une adaptation de la formulation relative aux interactions entre urbanisation et capacités des infrastructures selon le principe du contre-courant.	• Kanton AG • Canton FR • Kanton LU • Kanton NW • Kanton ZG • BPUK • GLP Schweiz • GLP ZH • Greenpeace • Pro Natura • SES • VCS • WWF Schweiz	Demande acceptée. Les passages concernés ont été reformulés selon le principe du contre-courant.
S'agissant de la desserte des régions touristiques, certains demandent le remplacement de « suffisante » par « bonne », tandis que d'autres soulignent que la partie Programme du plan sectoriel des transports soumet ce type de liaisons à un nombre considérable d'exigences et de conditions.	• Kanton AI • Canton FR • Kanton SG • Region Toggenburg • SAB	Prise de connaissance. Les demandes étant en partie contradictoires, il est proposé de conserver la formulation actuelle. La traduction française doit être adaptée, car elle contient une nuance quelque peu différente.
Il est demandé de traiter de la qualité de séjour en lien avec l'utilisation des TP.	• Forum d'agglomération du Grand Genève	Prise de connaissance. Traiter cette thématique dans les objectifs lui donnerait une importance excessive. Mais elle est partiellement abordée dans l'aménagement des interfaces multimodales.

Stratégie de développement : A2

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Plusieurs prises de position font remarquer que la formulation actuelle peut donner l'impression que le plan sectoriel des transports envisage une desserte de base différenciée par territoire.	• Kanton BE • Region Toggenburg • SAB	Demande acceptée. Le passage en question a été reformulé.
Le principe d'action A2 prévoit que la Confédération et les cantons définissent un niveau d'accessibilité multimodale adapté aux spécificités territoriales de chaque type d'espace. La partie Programme doit préciser dans quel cadre cette détermination commune a lieu.	• Canton VD	Demande non acceptée. La partie Programme précise, à des fins de concision, les niveaux de collaboration mais pas les instruments concernés par la mise en œuvre.

Chapitre 4.2 Garantie du système global de transport

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
La limite entre TP et TIM suscite des demandes contradictoires.	• SOB • VÖV	Prise de connaissance. La terminologie actuelle est conservée. La partie Programme du plan sectoriel des transports sera révisée dans dix ans et la terminologie pourra alors être adaptée si nécessaire.

Stratégie de développement : V1

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Supprimer la référence à la mobilité douce dans V1, car son inclusion va de soi.	• Kanton ZG	Demande non acceptée. La formulation est maintenue en l'état.
Le rôle de la Confédération dans la planification des interfaces multimodales doit être précisé.	• Canton VD	Demande non acceptée. Cette formulation large est volontaire. C'est la pratique qui montrera le rôle que doit jouer la Confédération.
Ajouter planification cantonale dans les interfaces multimodales.	• Canton FR	Demande déjà prise en compte. La formulation actuelle recouvre déjà cette notion.
En français, il est malheureux d'utiliser le même terme (interface) pour « Schnittstelle » et « Verkehrs-drehscheibe ».	• Canton VD	Demande acceptée. La modification suivante a été apportée : les « Verkehrsdrehscheiben » sont maintenant désignées en français par « interfaces multimodales » et non plus « interfaces de transport ». Les « Schnittstellen », quant à elles, désignent les interfaces entre le réseau routier national/d'ordre supérieur et le réseau en aval et sont traduites par le mot « interface » (cf. glossaire).

La reformulation suivante est demandée : « En plus d'absorber le transit à grande échelle, les routes nationales remplissent une fonction importante dans les agglomérations en tant que niveau supérieur du réseau routier et désengorgent ainsi les zones urbaines. Leur bon fonctionnement doit être préservé. »	Kanton BL	Demande non acceptée. La formulation d'origine est conservée. Celle qui est proposée ne ferait probablement pas consensus auprès de toutes les parties concernées.
Interfaces : Interfaces entre les hiérarchies de réseau: si les routes nationales assurent une fonction importante et désormais reconnue pour le désengorgement des centres urbains, il est à relever qu'une augmentation des capacités sur les routes nationales est aussi de nature à augmenter globalement le trafic motorisé si elle n'est pas accompagnée de mesures complémentaires atténuant cet effet indésirable.	Canton VD	Prise de connaissance.
Interfaces : Supprimer la référence aux communes en ce qui concerne les interfaces entre les hiérarchies de réseau. Dans le cadre des procédures liées au plan sectoriel et de l'approbation du plan directeur, la Confédération s'assure de la coordination avec les cantons. Mais il revient aux cantons d'assurer la coordination avec les communes.	Kanton ZG	Demande partiellement acceptée. Étant donné que la force obligatoire a été modifiée, il est inutile d'adapter la formulation.
« La Confédération réalise les investissements qui s'imposent pour couvrir les pics de charge dans les grandes agglomérations en accordant la priorité aux TP et à la garantie du système global de transport. ». Selon les auteurs de la demande, il faudrait surtout réduire les pics de fréquentation.	- Canton VD - Kanton ZG - SOB	Demande acceptée. Une précision en ce sens a été ajoutée au texte.
L'accent doit être mis plus sur le transfert / report modal et la multimodalité que sur l'intermodalité. Fixer des objectifs quantitatifs en matière de split modal.	- Canton VD - Canton TI - SBB - SOB - VÖV	Demande non acceptée. Les objectifs fixés sous V1 se rapportent aussi bien à l'intermodalité qu'à la multimodalité. Une promotion des modes et moyens de transport à faibles émissions et peu gourmands en surface est déjà en place. Il est difficile de définir des objectifs de split modal pour l'ensemble de la Suisse, il serait plus judicieux de le faire au niveau des cantons et des agglomérations.

La promotion de modes de transport à faibles émissions et peu gourmands en surface devrait aussi être à l'ordre du jour dans le transport de marchandises.	• Canton VD	Demande partiellement acceptée. Le nouveau V2 sur le transport de marchandises mentionne la promotion du chemin de fer, de la navigation et des installations à câble.
La séparation des infrastructures dédiées à la mobilité douce est formulée de manière trop extrême. Or, elle n'est ni faisable, ni judicieuse dans les espaces à forte densité de population.	• Kanton BE • Kanton BL • Kanton BS • Stadt Luzern • SSV • SVI	Demande acceptée. La formulation a été modifiée en conséquence.
La mobilité douce mérite un soutien (financier) plus clair de la part de la Confédération, en particulier en zone rurale.	• ACS • Region Toggenburg • SAB	Prise de connaissance. La mobilité douce est encouragée à tous les niveaux et par tous les acteurs et actrices impliqués. La partie Programme du plan sectoriel des transports ne contient pas de formulations détaillées sur les questions de financement.
Les infrastructures cyclables ne doivent pas être économes en surfaces.	• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden • Bauernverband Nidwalden • Bauernverband Obwalden • Bauernverband Uri • LBV • SBV • Schaffhauser Bauernverband • SOB • Solothurner Bauernverband • ZBV	Demande déjà prise en compte. Le point U1 s'applique à toutes les infrastructures, y compris donc les infrastructures cyclables.
Dans le transport de marchandises, aborder l'innovation.	• SOB	Demande acceptée.
Dans le transport de marchandises, aborder la navigation.	• Kanton BS • ASNAV	Demande acceptée.
Promouvoir et mentionner la planification de centres logistiques.	• Kanton BS • CerclAir	Demande acceptée. Des considérations quant aux lieux de transbordement pour la logistique ont été ajoutées.
Dans le transport aérien, tenir aussi compte du fret.	• Kanton BE • Kanton BL	Prise de connaissance. Il s'agit d'un fait et non d'un objectif, et il n'a donc pas sa place au chapitre 4. Les atouts des différents modes de transport sont toutefois passés en revue.

Le transfert vers le rail des vols court-courrier suscite de nombreuses demandes hétérogènes : certains jugent la formulation actuelle trop large (promouvoir le rail oui, mais sans compromettre la compétitivité du trafic aérien), d'autres la trouvent trop restrictive (inclure les vols moyen-courrier ou ceux jusqu'à 2000 km).	• Aéroport de Geneve • AEROSUISSE • CerclAir • Flughafen Zürich AG • Greenpeace • Pole Métropolitain du Genevois français • Pro Natura • RhB • SES • SOB • Swiss International Air Lines AG • VCS • WWF Schweiz	Demande partiellement acceptée. La formulation a été adaptée afin de tenir compte autant que possible de ces demandes parfois très divergentes.
Il conviendrait de citer de manière explicite les propriétaires fonciers en lien avec la politique de stationnement.	• HEV	Demande partiellement acceptée. Les considérations relatives à la politique de stationnement ont été reformulées. Il est maintenant prévu d'associer les acteurs privés.

Stratégie de développement : V2

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
La formulation sur le bas seuil d'accès et la mise en œuvre de nouvelles technologies va trop loin. Le seuil d'accès est-il aussi d'ordre pécuniaire?	• Kanton BL • Kanton SH	Demande acceptée. Le passage a été reformulé.

Stratégie de développement : V3

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
La phrase « Les aménagements d'infrastructures ne doivent plus être systématiquement déterminés par la demande de transport » suscite de très nombreuses réactions. Certains veulent renforcer le principe (supprimer « systématiquement », remplacer par « déterminés par l'offre »), alors que d'autres réclament des exceptions pour les TP et la mobilité douce, une suppression pure et simple du principe ou encore des clarifications sur les règles applicables.	• Kanton AG • Kanton BE • Canton FR • Canton NE • Kanton SG • Kanton TG • Canton VD • Kanton ZH • Alprail • Citrap-vaud • economiesuisse • Forum Agglomération Grand Geneve • GLP Schweiz • GLP ZH • Greenpeace • Pro Natura • SBB • SES • SOB • VCS • WWF Schweiz	Demande acceptée. La phrase a été supprimée au profit d'une formulation plus claire.
La notion de « réflexion multiforme englobant toutes les capacités existantes » est jugée floue. Plusieurs reformulations sont proposées.	• Kanton AI • Kanton AR • Kanton BE • Kanton SG	Demande acceptée. Le paragraphe a été reformulé.
Ajouter la gestion du trafic.	• SVI	Demande acceptée. Le thème a été intégré.
Réexaminer les aménagements prévus à la lumière des innovations.	• Kanton SH • Kanton ZH	Prise de connaissance. Il est difficile de traiter ce thème, notamment parce que les demandes sont en partie contradictoires.
Accélération des procédures et de la mise en œuvre.	• TCS	Prise de connaissance. Les procédures font déjà l'objet du chapitre 5 et, pour partie, du chapitre 2.
Un principe d'action relatif au désengorgement des localités et des centres doit être créé et l'effet de concentration du TIM induit par les nouvelles routes doit être pris en compte.	• Kanton TG	Demande non acceptée. Il n'est pas possible de créer un principe général et formulé de manière absolue.
Opposition aux voies réservées aux véhicules à utilisation multiple.	• Kanton BE • Canton VD	Demande partiellement acceptée. Le passage a été clarifié et précisé que les voies réservées aux véhicules à utilisation multiple ne sont qu'un exemple et ne doivent être aménagées que là où elles se justifient.

L'accès à la distribution et aux données ne doit pas menacer les canaux existants.	• RhB • VÖV	Demande acceptée. Le passage a été reformulé.
Le potentiel lié aux innovations doit être davantage pris en compte dans les espaces ruraux.	• Kanton OW	Demande déjà prise en compte. La formulation actuelle est trop ouverte. Cet aspect est déjà traité en partie aux chapitres 3 et 6.
Séparation flux voyageurs / marchandises.	• Alprail	Prise de connaissance. Ce débat relève de la partie Infrastructure rail (SIS).
Coordination entre véhicules autonomes et espace public : Demande : Le plan sectoriel indique que le défi consiste à planifier les infrastructures de manière à assurer leur compatibilité avec les technologies futures. Les infrastructures des villes et des communes ne peuvent cependant pas être transformées en fonction des besoins spatiaux des nouvelles technologies, les véhicules autonomes doivent pouvoir trouver une place acceptable dans les conditions spatiales existantes.	• RZU	Prise de connaissance. Cette demande ne semble pas être incompatible avec la formulation actuelle.

Stratégie de développement : V4

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
L'opportunité d'un objectif de transfert concernant le trafic Est-Ouest est évaluée dans l'image d'une Croix fédérale de la mobilité.	• Alprail • Citrap-vaud	Prise de connaissance. Ce débat relève de la partie Infrastructure rail (SIS).
Des liaisons ferroviaires rapides vers l'étranger sont demandées.	• EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino	Demande déjà prise en compte. La partie Programme du plan sectoriel des transports promeut déjà des liaisons ferroviaires compétitives.

Chapitre 4.3 Environnement, climat et ressources

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
La partie Programme du plan sectoriel des transports soumet les projets infrastructurels à une analyse coût/utilité qui intègre la dimension environnementale. L'utilisation unilatérale de cette dimension environnementale pour planifier et prioriser les projets infrastructurels est refusée. Une prise en compte équilibrée de tous les aspects de la durabilité (soit les aspects écologiques, sociaux et économiques) est demandée.	• TCS	Demande non acceptée. Tous les aspects (écologiques, sociaux et économiques) de la durabilité sont pris en considération lors de la planification et de la priorisation des projets infrastructurels.

Stratégie de développement : U1

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Plusieurs prises de position portent sur la mention « économiquement viable » figurant dans le titre. Elles craignent que la protection de l'environnement ne s'en trouve compromise. Beaucoup demandent une pesée des intérêts ou une précision de la pondération. D'autres réclament « un examen fondé sur des prescriptions claires ». La pesée des intérêts devrait reposer « sur les principes constitutionnels », ou la mobilité douce devrait se voir attribuer une pondération plus élevée que la viabilité économique. Plusieurs demandes estiment que la présence dans le titre des termes « proportionné » et « économiquement viable » constitue un pléonasme et réclament la suppression du second.	• Canton GE • Canton VD • Canton SO • Comune di Maroggia • SBV • ZBV • Schaffhauser Bauernverband • Bauernverband Nidwalden • Bauernverband Obwalden • Bauernverband Uri • Solothurner Bauernverband • Bauernverband Appenzell Ausserrhoden • LBV • Greenpeace • Canton BE • SES • Canton AG • GLP Schweiz • GLP ZH	Demande non acceptée. Le texte de la partie Programme du plan sectoriel des transports représente un compromis entre les demandes divergentes et est donc conservé en l'état.
Une hiérarchie des biens à protéger doit être établie.	• Canton VD	Demande non acceptée. Il n'est pas possible d'établir une telle hiérarchie et de préjuger ainsi du résultat de la pesée des intérêts.

Devraient être cités les sites IFP, les surfaces en culture extensive bordant les infrastructures de transport, la « bonne architecture », les réflexions archéologiques associées à la protection de l'environnement, la protection contre le bruit, les habitats pour la faune (en particulier à proximité des chemins de fer), la protection de l'air.	• Canton GE • Kanton AI • SCNAT • Kanton BE • Kanton AG • Canton NE • Canton FR • CerclAir	Demande acceptée. Ces thèmes sont à présent mentionnés.
Diverses précisions sont souhaitées dans une série de demandes. Elles concernent les tirets relatifs à la prise en compte des intérêts en présence : couloirs reliant les milieux naturels, effet de césure et intégration optimale, préservation d'espaces ouverts de qualité ainsi que protection des eaux. Des précisions sont demandées à propos des infrastructures existantes. Les intérêts de propriétaires doivent également être mentionnés.	• Kanton BL • Canton VD • Canton TI • Bird Life Schweiz • EspaceSuisse • Gruppo regionale Ticino • HEV	Demande partiellement acceptée. Plusieurs des précisions demandées ont été apportées. La partie Programme est liante pour les autorités mais pas pour les propriétaires
Renvoyer à la Conception Paysage Suisse et à la Stratégie Biodiversité et comparer les objectifs (surtout en ce qui concerne le chapitre 4.10 Transports de la CPS).	• Bird Life Schweiz	Demande partiellement acceptée. Le chapitre a été pourvu d'un renvoi. Les contenus de la partie Programme ne sont pas en contradiction avec ces deux bases. Aucune comparaison ne sera entreprise.
Dans le passage sur les matières premières minérales, la traduction présente des différences par rapport à l'allemand.	• VSH	Demande acceptée. Les différences ont été examinées.
Afin de limiter l'impact sur l'environnement, une demande propose de regrouper davantage les infrastructures.	• SBV • Bauernverband Appenzell Ausserrhoden • LBV • Bauernverband Nidwalden • Bauernverband Obwalden • Schaffhauser Bauernverband • Solothurner Bauernverband • Bauernverband Uri • ZBV	Demande déjà prise en compte. La partie Programme contient déjà des passages au sujet du regroupement des infrastructures.

Stratégie de développement : U2

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
La neutralité climatique est un thème qui revient souvent dans les prises de position. Des mesures plus concrètes et ciblées sont exigées afin de relever cet immense défi. L'objectif consistant à ramener à zéro les émissions nettes d'ici à 2050 devrait être repris avec force obligatoire. Certains appellent même de leurs vœux la neutralité climatique à compter de 2040. D'autres, au contraire, souhaitent que la neutralité climatique soit d'abord examinée au niveau politique, car il n'existe encore pas de bases en la matière.	• Canton VD • Greenpeace • GLP Schweiz • GLP ZH • economiesuisse	Demande partiellement acceptée. Plusieurs formulations ont été précisées.
Diverses précisions sont souhaitées dans une série de demandes, à savoir : désigner l'ensemble de la chaîne de création de valeur dont l'efficacité énergétique doit être prise en compte, mentionner le possible transfert du transport aérien vers d'autres moyens de transport, préciser le sens de « basé sur le marché » et supprimer la remarque entre tirets « via des plateformes multimodales ».	• Canton GE • Canton BL • Canton FR • Canton BE	Demande partiellement acceptée. Plusieurs formulations ont été précisées.
La question se pose de savoir si les infrastructures doivent être prises en compte dans la notion de transport routier neutre pour le climat. La mixité d'utilisation des infrastructures de transport pourrait aussi être mentionnée (production d'énergie).	• Canton SO	Demande acceptée. Un principe relatif aux stations de recharge a été ajouté au chapitre 4. L'utilisation mixte figure déjà dans le plan sectoriel.

Stratégie de développement : U3

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Des craintes sont émises quant aux effets limités du principe tel qu'il est formulé. Une demande souhaite une formulation plus concrète du principe d'action, tandis qu'une autre appelle à un choix de mots plus ayant plus d'impact.	• Canton BE • Canton GE	Demande acceptée. La formulation « L'impact environnemental des transports est nettement réduit » a été précisée.

Diverses précisions sont souhaitées dans une série de demandes, à savoir : des compléments au sujet de la pollution lumineuse, de la pollution de l'eau, des pertes de terres cultivables, des atteintes à la qualité de vie, de la protection des paysages et de la biodiversité.	• Canton FR • Canton VD • SBV • Bauernverband Appenzell Ausserrhoden • LBV • Bauernverband Nidwalden • Bauernverband Obwalden • Schaffhauser Bauernverband • Solothurner Bauernverband • Bauernverband Uri • ZBV • SCNAT • SOB	Demande partiellement acceptée. Les précisions doivent rester dans le champ de compétences de la partie Programme.
--	--	--

Stratégie de développement : U4

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Plusieurs prises de position soulèvent la question de la définition des coûts externes. Certains proposent la formulation « Doivent être pris en compte les coûts externes qui sont supportés par la collectivité et qui sont notamment liés à l'épuisement des ressources naturelles, aux conséquences économiques et sociales du changement climatique ou aux effets sur la santé et sur les écosystèmes des carburants fossiles utilisés par les transports ». D'autres préconisent l'abandon de ce paradigme, d'autant plus que la définition manque de clarté.	• Canton VD • TCS • SAB	Demande non acceptée. Le texte de la partie Programme du plan sectoriel des transports représente un compromis entre les demandes divergentes. Il est conservé en l'état.

L'internalisation de tous les coûts fait craindre un renchérissement des TP et des déplacements à vélo. La mention de subventions ciblées est par conséquent demandée dans plusieurs prises de position. Ces subventions devraient être instaurées en fonction des nécessités sociales et écologiques afin de promouvoir le report modal vers les TP ou de faciliter l'accès à la mobilité pour certains groupes de la population. À cet égard, il convient d'arbitrer entre des subventions orientées objets qui favoriseraient une offre de transport de manière globale ou des subventions orientées personnes qui faciliteraient l'accès pour des groupes de population donnés ou pour des secteurs.	• Canton FR • GLP Schweiz • GLP ZH • SP Schweiz • Greenpeace • SES	Demande non acceptée. Le libellé de la partie Programme du plan sectoriel des transports représente un compromis entre des demandes divergentes. Il est conservé en l'état.
Il est également demandé que la réorientation du financement du transport routier rendue nécessaire par la baisse attendue des recettes tirées de l'impôt sur les huiles minérales soit mise à profit pour mettre en place des incitations à la réduction et au transfert du trafic.	• SP Schweiz • GLP Schweiz • GLP ZH • SES	Prise de connaissance. Cette demande ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.

Stratégie de développement : U5

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Plusieurs prises de position remettent en cause l'importance accordée à l'extraction de roches dures par rapport à celle des zones de protection. Des précisions sont demandées, surtout en ce qui concerne la pesée des intérêts. Il est proposé de considérer qu'un site d'extraction de roches dures revêt un intérêt national dès lors que sa production annuelle dépasse 4% des besoins suisses en roches dures ou 4% des besoins en revêtements de surface de première qualité. Il est par ailleurs proposé de fixer des valeurs absolues. D'autres font remarquer que la pesée des intérêts doit se faire d'égal à égal.	• VSH • FSKB • SAB • Cemsuisse • economiesuisse	Demande non acceptée. La pesée des intérêts liés à l'aménagement du territoire doit se faire indépendamment de l'atteinte d'un seuil, pour chaque situation donnée. Les valeurs absolues étant susceptibles de fluctuer, le plan sectoriel des transports ne peut se référer qu'à des seuils relatifs. Les besoins seront quantifiés en chiffres absolus, en concertation avec le secteur et les principaux acheteurs, dans le rapport sur la sécurité de l'approvisionnement en matières premières et dans ses mises à jour périodiques, et pourront donc être obtenus grâce à ce document.

D'autres prises de position plaident pour un renforcement des sites IFP. De nouveaux sites d'extraction ne devraient ainsi être autorisés que si une extension de sites existants dans le respect des conditions requises se révèle exclue. D'autres renvoient aux dispositions du plan sectoriel pour l'exploitation des matériaux (PSEM). Enfin, certains font remarquer que, selon le transport utilisé, l'extraction en dehors de la région est plus écologique qu'une extraction régionale dans une zone de protection.	• Canton VD • Canton FR • GLP Schweiz • GLP ZH	Demande non acceptée. Le texte proposé dans la partie Programme du plan sectoriel des transports est une solution de compromis. Le plan sectoriel des transports ne saurait anticiper sur le résultat de la pesée des intérêts entre l'extraction de roches dures et la protection des sites IFP à effectuer dans chaque cas. Le rapport entre intérêts d'extraction et intérêts de protection est conservé en l'état. Le PSEM est un instrument cantonal.
Divers compléments sont souhaités dans une série de demandes, à savoir : aborder la question des décharges, du calcaire et de la marne.	• SBB • economiesuisse	Demande non acceptée. La planification des projets d'extraction concernés ou de décharges relève de la compétence des cantons.
Des précisions quant au titre sont demandées. Plusieurs prises de position estiment que le tiret concernant l'évaluation du site doit être précisé et proposent une répartition claire des rôles.	• FSKB • VSH • KIBAG AG	Demande partiellement acceptée. Le paragraphe sur l'évaluation du site pouvait prêter à confusion et a donc été reformulé.
Il est demandé que la Confédération s'engage davantage pour l'utilisation de matières premières secondaires. Certains veulent un soutien en faveur de projets de recherche et développement sur le sujet lancés par les instituts de recherche et l'industrie.	• Greenpeace • GLP Schweiz • GLP ZH • SES	Demande non acceptée. Les formulations proposées posent déjà le principe d'un épuisement du potentiel de recyclage. Des règles supplémentaires ne seraient pas opportunes.
La priorisation des roches dures destinées au génie civil doit être inscrite noir sur blanc.	• Greenpeace • GLP Schweiz • GLP ZH • SES	Demande non acceptée. Un principe imposant d'utiliser en priorité les matières premières minérales pour le génie civil et, partant, de s'en passer dans la construction n'aurait pas sa place dans le plan sectoriel des transports. Les prescriptions relatives aux matériaux utilisés dans la construction sont principalement du ressort des cantons.
Certains estiment que la stratégie U5 n'a pas sa place dans le plan sectoriel. Il est demandé de s'en tenir aux considérations en lien avec les transports.	• Kanton AG	Demande non acceptée. Dans la mesure où cette ressource est nécessaire pour construire des infrastructures de transport, la sécurité de son approvisionnement revêt un intérêt national. Cette sécurité d'approvisionnement étant surtout cruciale pour le ballast, il est légitime de traiter cet aspect dans le plan sectoriel des transports.

Deux tirets devraient être supprimés, car des dispositions contraires existent déjà par ailleurs. Il s'agit du premier (cf. art. 1 et 3 LAT) et du dernier (cf. ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets, OLED).	FSKB	Demande partiellement acceptée. Les explications données à ces deux points sont des précisions et des indications sur l'application des bases légales. Les deux tirets ont été conservés, mais en partie reformulés.
---	--	--

Chapitre 4.4 Gestion des conflits entre objectifs

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Le chapitre n'est pas assez concret pour certains cantons et certaines organisations. Il faudrait ainsi préciser comment la Confédération entend procéder avec les éventuels effets indésirables des projets infrastructurels ou à qui incombera la responsabilité des mesures d'accompagnement et/ou la coordination nécessaire ainsi que, le cas échéant, qui en assurera l'exécution. Il est également proposé d'établir dès maintenant une hiérarchisation/priorisation claire des intérêts.	- Canton FR - Kanton LU - Canton VD - ABAC	Prise de connaissance. Ce sujet ne relève pas de la partie Programme.
Deux cantons proposent des modifications de formulation et des précisions à propos du libre choix en matière de mobilité, de la qualité de vie, du faible impact du développement à l'intérieur du milieu bâti, de la répartition de la demande et de l'estimation des coûts.	- Kanton BE - Canton VD - SOB	Demande partiellement acceptée. La formulation a été modifiée concernant le libre choix en matière de mobilité. Concernant le développement vers l'intérieur, celui-ci pourraient produire les effets escomptés s'il conduisait à une augmentation de la densité en termes d'habitants et d'emplois ³ . Les autres demandes dépassent la compétence de la partie Programme.
La suppression du paragraphe sur l'acceptation de la population est demandée. Pour garantir que la population puisse être consultée, un complément est proposé à la partie Z2.	Canton GE	Demande non acceptée. Ce sujet ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports.
Citer les installations de garage et les ateliers comme sources de conflit entre intérêts au chapitre 4.4.	Kanton BE	Demande acceptée. Le point U3 a été complété en conséquence.

³ ARE 2018, Densité et comportements de mobilité.

Stratégie de développement : Z1

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Les représentants du transport ferroviaire de marchandises doivent être pris en compte dans les processus itératifs des différents niveaux de l'État au même titre que les représentants des TP commandés.	CFS	Demande acceptée. La stratégie Z1 a été complétée.
Des craintes sont émises quant aux retards que risquent d'engendrer les processus obligatoires.	Canton FR	Prise de connaissance. Les processus décrits constituent une condition nécessaire à la coordination entre le système global de transport et le développement de l'urbanisation. Ils sont décrits plus en détail au chapitre 5. Une meilleure coordination en amont peut permettre de gagner du temps au final.
En ce qui concerne le transport souterrain de marchandises, il est proposé de traiter la coordination entre les divers intérêts au stade de l'élaboration des fiches d'objet par installation.	CST	Demande non acceptée. Ce sujet ne relève pas de la partie Programme du plan sectoriel des transports. Un complément relatif à d'autres infrastructures de transport (notamment le transport souterrain de marchandises) a néanmoins été ajouté.
En ce qui concerne l'introduction du chapitre, certaines entités souhaitent être citées dans les processus participatifs. Il s'agit des communes et des villes et des régions étrangères limitrophes.	- ACS - SSV - SVI - Amt für Bau und Infrastruktur (LI)	Demande acceptée. La stratégie Z1 a été complétée.
Supprimer « qu'ils adaptent, le cas échéant » après « Ils utilisent pour ce faire principalement des procédures et méthodes existantes ».	Kanton ZG	Demande non acceptée.
Remplacer ou compléter le mot « paysage » par « environnement ».	Kanton BE	Demande acceptée.
Une organisation demande à être impliquée à un stade précoce en cas de projets de construction qui ont un impact sur les liaisons de transport qui la concernent.	Flughafen Zürich AG	Prise de connaissance. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.

Stratégie de développement : Z2

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Plusieurs demandes souhaitent des précisions diverses au sujet des processus. Il est par exemple souhaité que la population soit impliquée dans le processus de décision et que, dans le cas de projets impliquant des intérêts fortement divergents, des procédures appropriées de pondération des intérêts soient menées à un stade précoce avec la participation de tous les groupes d'intérêts.	• Canton GE • FSU	Prise de connaissance. Ce sujet ne relève pas de la partie Programme. Les modalités de mise en œuvre sont détaillées au chapitre 5.

3.6 Prises de position concernant le chapitre 5 *Modalités de mise en œuvre*

Les demandes formulées en lien avec le chapitre 5 de la partie Programme ont été regroupées ci-dessous par sous-chapitre et par thème.

Généralités sur le chapitre 5

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Plus grande prise en compte du projet Cargo Sous Terrain.	CST	Demande non acceptée. Le chapitre 5.2 fait référence au plan sectoriel sur le transport souterrain de marchandises. Par ailleurs, la partie Programme ne cite pas chaque projet spécifique. Ces derniers peuvent être pris en compte, si besoin, dans la partie infrastructurelle concernée.

Chapitre 5.1 Base pour la planification des infrastructures de la Confédération

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Il faudrait revoir à la baisse l'exigence concernant l'évaluation des effets des projets et la pesée des intérêts à chaque étape de planification.	Canton FR	Demande non acceptée. Ces démarches sont nécessaires pour la coordination du système global des transports et sa coordination avec le développement de l'urbanisation.

Chapitre 5.2 Renforcement de la collaboration pour tous les modes de transport et à tous les niveaux de l'État

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Selon le chapitre 5.2, les parties infrastructurelles des plans sectoriels dans le domaine des transports terrestres ne sont actualisées qu'après les décisions parlementaires sur le PRODES. Cela peut nuire à une bonne coordination entre aménagement du territoire et planification des transports.	- Kanton AG - Kanton BE - Kanton GR - Kanton SZ - Kanton ZH - Citrap-vaud	Prise de connaissance. Cet élément sort du cadre de la partie Programme.
Meilleure prise en compte de la navigation (y compris au chapitre 5).	- ABAZE - ASNAV	Prise de connaissance. Le plan sectoriel des transports partie Infrastructure navigation n'apparaît pas dans la figure 5, car il ne connaîtra aucune adaptation ces prochaines années. Aucun « PRODES navigation » n'est par ailleurs à l'ordre du jour.

Chapitre 5.3 Pertinence par rapport au plan sectoriel

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Supprimer « Les parties infrastructurelles du plan sectoriel des transports mettent en application les critères de pertinence par rapport au plan sectoriel ». Il faut veiller à ce que les critères de pertinence par rapport au plan sectoriel soient définis d'une manière générale dans la partie Programme du plan sectoriel des transports.	• Kanton ZG	Demande déjà partiellement prise en compte. Les critères généraux sont certes mentionnés dans la partie Programme mais une certaine marge de manœuvre doit être conservée afin que ces critères puissent être déclinés pour chaque mode de transport dans les parties infrastructurelles.
Modification du critère de la surface (5 hectares) pour déterminer si l'intégration d'un projet dans le plan sectoriel des transports est pertinente.	• Kanton BE • Canton GE • Bauernverband Appenzell Ausserrhoden • Bauernverband Nidwalden • Bauernverband Obwalden • Bauernverband Uri • LBV • SBV • Schaffhauser Bauernverband • Solothurner Bauernverband • ZBV	Demande non acceptée. Ce critère est fixé dans le plan sectoriel des surfaces d'assolement et s'impose aux autres plans sectoriels. Il ne peut pas être modifié.
Différentes propositions de reformulation des critères concernant les impacts sur l'environnement et les terres agricoles qui permettent de juger de la pertinence de l'intégration des projets dans le plan sectoriel des transports.	• Kanton BE • Canton GE • Canton TI • Bauernverband Appenzell Ausserrhoden • Bauernverband Nidwalden • Bauernverband Obwalden • Bauernverband Uri • LBV • SBV • Schaffhauser Bauernverband • Solothurner Bauernverband • ZBV	Demande non acceptée. Ces propositions ont un degré de détail trop élevé et vont au-delà des domaines de compétence de la partie Programme.
Propositions de modification ou complément des critères de pertinence en lien avec la mobilité douce et l'aménagement des gares.	• Kanton BE • Kanton LU	Demande non acceptée. Ces propositions ont un degré de détail trop élevé et vont au-delà des domaines de compétence de la partie Programme.

Plusieurs propositions pour une plus grande prise en compte de la planification directrice dans ce sous-chapitre en raison des besoins de coordination élevés.	• Canton VS • Kanton ZG • RZU	Demande non acceptée. La partie Programme montre l'articulation entre les différents instruments de planification.
Le besoin de coordination est élevé lorsque des infrastructures sont planifiées par-delà les frontières cantonales.	• Kanton BE	Prise de connaissance.
Reformulation du titre du chapitre 5.3 dans la version en français.	• Canton FR	Demande acceptée.

Chapitre 5.4 Modalités d'adaptation

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Les cantons doivent être consultés avant qu'un projet soit supprimé du plan sectoriel.	• Kanton BE	Demande non acceptée pour la partie Programme. Cette question est traitée de manière spécifique dans les parties infrastructurelles respectives.
Des précisions supplémentaires sont demandées concernant les modalités d'adaptation en lien avec des thématiques spécifiques.	• CST	Demande non acceptée. Les modalités définies dans la partie Programme doivent pouvoir être appliquées de la même manière à chaque partie Infrastructurelle : la partie Programme ne peut donc pas être adaptée en fonction de chaque thème ou projet spécifique. Les questions spécifiques à un mode de transport sont, le cas échéant, précisées dans la partie infrastructurelle concernée.

3.7 Prises de position concernant le chapitre 6 Territoires d'action

Les demandes formulées en lien avec le chapitre 6 de la partie Programme ont été regroupées ci-dessous par sous-chapitre et par thème.

Généralités sur le chapitre 6

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Clarifier la portée et le champ d'application des stratégies pour les territoires d'action.	- Kanton SO - Amt für Bau und Infrastruktur (LI)	Demande acceptée. Cela a été fait au chapitre 5.1.
Les orientations sont trop générales; des objectifs plus précis devraient être fixés.	- Canton VD - FSU - Ouest Rail	Demande non acceptée. La partie Programme du plan sectoriel des transports pose le cadre et les lignes directrices. Des objectifs quantitatifs plus précis iraient au-delà des compétences de la partie Programme. Il n'existe pas de bases légales au niveau national en la matière.
Des orientations se rapportant à divers territoires d'action qui se recoupent devraient être présentées à part pour chaque territoire.	Kanton SH	Demande partiellement acceptée. Les cartes ont été adaptées.
Il faut entre autre compléter le passage sur les territoires d'action en évoquant le besoin d'action et de coordination dans les espaces de transition (régions appartenant à plusieurs territoires d'action).	- Kanton BE - Kanton SZ	Demande partiellement acceptée. Un complément a été ajouté au chapitre 5.1 et dans l'introduction du chapitre 6.
La réponse aux exigences accrues quant à l'utilisation des infrastructures doit aussi tenir compte du transport de marchandises. Les axes majeurs du transport de marchandises et les installations du transport combiné doivent être évoqués et avoir force obligatoire. L'emplacement des installations du transport combiné et des sites de logistique urbaine doit en outre être indiqué dans les différents territoires d'action.	- Canton VD - FSU - SBB	Demande partiellement acceptée. Les stratégies pour les territoires d'action n'ont pas de force obligatoire. Des enjeux liés au transport de marchandises ont été identifiés et précisés dans certains territoires d'action. Cela étant, une certaine hétérogénéité est présente au niveau du contenu des différentes stratégies pour les territoires d'action, car celles-ci reflètent l'état des discussions à un moment donné. Les entretiens prévus dans les territoires d'action permettront, le cas échéant, de préciser certains contenus.

Il faut davantage mettre en lumière le rôle important joué par les routes nationales pour absorber le transport routier de marchandises. La question des convois exceptionnels et des itinéraires d'approvisionnement via les routes nationales de 1 ^{re} et de 2 ^e classes doit en outre être analysée de plus près avec les cantons.	• Kanton BE	Prise de connaissance. Les convois exceptionnels présentent généralement des dimensions qui ne correspondent pas aux caractéristiques actuelles ou projetées des routes nationales existantes.
Le rôle des aéroports nationaux en tant qu'interfaces multimodales et leur accessibilité optimale par la route et le rail doivent être pris en compte dans chaque territoire d'action.	• Aero Suisse • Aéroport International de Genève • Flughafen Zürich AG	Demande partiellement acceptée. Certains textes relatifs aux aéroports ont été précisés dans les chapitres généraux et dans les territoires d'action.
Prise en compte accrue de la biodiversité et des surfaces d'assolement.	• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden • Bauernverband Nidwalden • Bauernverband Obwalden • Bauernverband Uri • Bird Life Schweiz • LBV • SBV • Schaffhauser Bauernverband • Solothurner Bauernverband • ZBV	Demande déjà partiellement prise en compte aux chapitres 1-5.
Concernant le rôle des transports publics pour une bonne coordination entre transports et urbanisation, il est demandé de prendre davantage en compte les transports publics sur route (réseau de bus régionaux) et de prévoir le transfert du TIM au TP dans le cadre d'interfaces multimodales aussi près que possible de l'origine du trafic. En outre, dans la version en français, il est demandé de préciser la formulation de l'orientation concernant les espaces offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP.	• Canton VD • SVI	Demande déjà prise en compte. Ces aspects sont pris en compte dans les chapitres généraux (1-5). Demande acceptée concernant la version en français.

Clarifier l'horizon temporel (2050 pour les chapitres généraux vs. étape PRODES 2035 au chapitre 6) et indiquer les extensions possibles du réseau d'ici 2050.	• Kanton BE • Citrap-vaud	Demande non acceptée. La partie Programme ne prend en compte que les projets décidés dans le cadre de PRODES. Les besoins d'action et les orientations ne sont toutefois pas limités dans le temps. Ils seront réévalués dans le cadre des échanges périodiques avec les cantons et les communes au sujet des territoires d'action.
Les effets de l'évolution démographique sur les besoins et les comportements en matière de mobilité ne sont pas suffisamment pris en compte.	• Kanton BE •	Prise de connaissance. Ces liens sont déjà approfondis dans les Perspectives de transport, mentionnées comme bases au chapitre 1.
Utiliser les termes de « zones urbaines » au lieu de se référer au périmètre des agglomérations et reformuler les orientations en conséquence.	• Kanton ZH	Demande déjà partiellement prise en compte. Voir l'annexe 4 pour la définition des types d'espace.
Les cartes doivent être complétées en représentant systématiquement les routes principales.	• Kanton AG	Demande non acceptée. La représentation des routes principales a été examinée et uniformisée. Il a été renoncé à une représentation systématique de toutes routes principales pour des raisons de lisibilité.

Chapitre 6.1 Metropolitanraum Zürich

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Rotkreuz ist in den Handlungsraum des Metropolitanraums Zürich zu integrieren.	• Kanton ZG	Antrag angenommen. Rotkreuz wird in Abb. 2 als «urbaner Raum» statt als «Regionalzentrum» klassiert. Rotkreuz wird in den Handlungsraumkarten aufgenommen.
Es wird beantragt, dass die störungsfreie Abwicklung des Verkehrs auf den national und international bedeutsamen Verkehrsachsen sowie der grenzüberschreitenden Personen- und Güterströme wesentliche Bedeutung für die wirtschaftliche Prosperität des Handlungsraums Metropolitanraum Zürich haben. Ausreichende Kapazitäten – auch für die Warenabfertigung an den Zollübergängen – sind bereitzustellen.	• Kanton SH	Antrag teilweise angenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass der HR von starken grenzquerenden Verkehrsströmen (Güter- Personenverkehr) geprägt ist.
Die Nationalstrassen, die an wichtige Grenzübergänge führen, sind konsequent auszubauen. Dabei ist auch darauf zu achten, dass an geeigneten Stellen genügend Abstellplätze für LKW angeboten werden.	• Kanton SH	Antrag teilweise angenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass der HR von starken grenzquerenden Verkehrsströmen (Güter- Personenverkehr) geprägt ist.

Es wird beantragt, dass die Region Rapperswil-Jona und Pfäffikon als zusätzlichen Handlungsbedarf darzustellen, da auf dem Seedamm die Kapazitätsgrenzen erreicht sind. Als mögliche Stossrichtung ist die Schnittstelle zwischen Nationalstrassennetz und dem nachgelagerten Netz zu nennen. Die Region Rapperswil-Jona und Pfäffikon gehört zudem zu den Kernräumen des Agglomerationsprogramms Obersee.	Kanton SZ	Antrag teilweise angenommen. Die Region Rapperswil-Jona und Pfäffikon wird als Gebiet «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen» bezeichnet.
Die Option Wasserstrasse vom Bodensee über den Rhein zur Aare und von dort nach Basel und über die Aare via Brugg, Olten und Solothurn in die Jurage wasser ist zu nennen.	SBSV	Kenntnisnahme. Wird momentan nicht weiterverfolgt.
Erwähnen, dass das Verkehrsmanagement der Verhinderung ungewollter Verkehre dient.	RWU	Antrag angenommen. Ein Passus dazu wird aufgenommen.
Neben der Abstimmung auf die raumplanerischen Ziele des Kanton Zürich gemäss dem Richtplan und der Raumordnungskonzepte der Nachbarregionen, sind insbesondere auch die Auswirkungen auf die nachgelagerten Verkehrsinfrastrukturen kritisch zu überprüfen.	GLP ZH	Kenntnisnahme. Allgemeine Aussage, der in den Kapiteln 3 und 4 entsprochen wird.
Aufnahme eines Passus, das die Sicherstellung der Durchleitfunktion von Personen- und Güterverkehr zwischen dem Metropolitanraum Zürich und dem Handlungsraum Aareland gewährleistet werden soll.	- SBB - Kanton ZH	Antrag angenommen.
Sicherstellung der Durchleitfunktion von Personen- und Güterverkehr zwischen dem Metropolitanraum Zürich und dem südlichen Teil des Handlungsraums Nordostschweiz sowie Ostalpen."	SBB	Kenntnisnahme. Generelle Aussagen zur Durchleitfunktion sind vorhanden.
Aussage, dass durch die mit STEP AS 2035 die Erreichbarkeit erhöht wird, trifft für den äusseren Kantonsteil nur bedingt zu. Ebenso fehlen wirkungsvolle Massnahmen zur Stärkung des ÖV in der Agglomeration Obersee.	Kanton SZ	Kenntnisnahme.
Grenzüberschreitende Tarifangebote sind zu prüfen, die auch den Fernverkehr auf deutscher Seite einschliessen.	Kanton SH	Antrag angenommen. Eine Ergänzung bezüglich Prüfung wird vorgenommen.

Antrag zur Ergänzung, dass langfristig mit dem Projekt S-Bahn 2G (2. Generation) der Zürcher S-Bahn das Angebot im Kernbereich mittels einer «Inneren S-Bahn» weiter verdichtet werden kann.	Kanton ZH	Antrag angenommen. Ergänzung wird aufgenommen.
Präzisierung, dass sich durch die angestrebte Innenentwicklung in urbanen Räumen der Druck auf Güterumschlags- und Logistikflächen in diesen Gebieten erhöht und die erforderlichen Anlagen in periphere Regionen verdrängt werden.	Kanton ZH	Antrag bereits berücksichtigt. Thematik wird im neuen Kapitel 3.3 zum Güterverkehr aufgenommen.
Zum besseren Verständnis und der besseren Koordination mit anderen Vorhaben beantragt die RZU, deutlich zu machen, ob hierbei das Projekt Cargo Sous Terrain oder etwaige andere neue Infrastrukturen gemeint sind.	RZU	Antrag nicht angenommen. Die Aussagen sollen allgemeingültigen Charakter haben und sich nicht auf ein Vorhaben fokussieren.
Für den Güterverkehr wird im Sachplan die Prüfung einer Güterumfahrung für Zürich genannt. Im aufliegenden Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene wurden für diese Güterumfahrung vier Varianten vorgestellt, die teilweise erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Raum haben. Bereits im Rahmen des Variantenentscheides sind die betroffenen Regionen und Gemeinden in die Planung einzubinden. Bei der Prüfung der Varianten ist dem Handlungsgrundsatz, wonach Verkehrsinfrastrukturen städtebaulich qualitativ integriert werden müssen, Rechnung zu tragen.	- RZU - ZPF	Antrag angenommen. Es wird ergänzt, dass die Varianten städtebaulich und raumplanerisch bestmöglich abgestimmt werden müssen.
Ergänzen, dass Konflikte zwischen den Vorgaben der Störfallvorsorge und der Siedlungsverdichtung auch entlang der "Käferberglinie Altstetten–Oerlikon–Glattbrugg/Kloten bestehen	SBB	Antrag angenommen.
Ergänzung, dass die zu entwickelnden Verkehrsdrehscheiben auch städtebaulich optimal eingebunden werden sein müssen.	RZU	Antrag bereits berücksichtigt. Ein Passus dazu besteht in Kap. 3
Es wird beantragt, die Klammer mit beispielhafter Nennung von Limmattal und Glatttal. Zu streichen.	Kanton SH	Antrag angenommen. Wird gestrichen.

Ergänzen, dass bei unvermeidlichen Infrastrukturausbauten Ersatzmassnahmen und flankierende Massnahmen integraler Bestandteil der Projekte sein sollen.	Kanton ZH	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Allgemeine Aussage, die in Kapitel 4 behandelt wird.
Der Handlungsspielraum ist zu ergänzen durch Biotope von nationaler Bedeutung (Moore, Auen, Trockenwiesen- und weiden, Amphibienlaichgebiete). Achtung: Bei den Biotopen von nationaler Bedeutung sind 200m Pufferzonen einzurechnen.	- Bird Life Schweiz - SCNAT	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Allgemeine Aussage. Wird in Kapitel 4 berücksichtigt.
Das Städtennetz ist insbesondere im Thurtal nicht durch ein zweckmässiges Strassennetz verbunden. Das vorhandene Strassennetz stammt aus den 1960er-Jahren und genügt den Anforderungen nicht. Ebenso ist das Strassennetz in Wil nicht zweckmässig. Sämtlicher Verkehr wird ins Zentrum geführt, das bereits seit langer Zeit unter den Auswirkungen leidet.	Kanton TG	Antrag teilweise angenommen. Es wird präzisiert, dass bei Schienen- und Strassennetzen regional Ausbaubedarf bestehen kann.
Es wird angemerkt, dass die Förderung der tangentialen Verbindung über die Hochrheinstrecke mit Durchbindung nach St. Gallen (Angebotsverbesserungen (Halbstundentakt) und vor allem Integration ins Schweizer Tarifsysteem) von Bedeutung ist.	Kanton SH	Kenntnisnahme. Aussagen zu Tangentialverbindungen in Kap. 3.
In der Liste ist die Oberlandautobahn nicht aufgeführt, jedoch ist in der Karte 3 in Kap. 6.1 eine entsprechende Verbindung eingetragen. Da die räumlichen Auswirkungen negativ sind, ist darauf zu verzichten.	GLP ZH	Antrag teilweise angenommen. Es wird präzisiert, dass der Kanton Zürich dem Bund ein Projekt zur Netzlückenschliessung auf der N15 unterbreitet hat.

Der Flughafen Zürich hat verschiedene Rollwege aus- und neugebaut. Weitere Projekte sind geplant. Diese Ausbauten erhöhen die Sicherheit, aber auch die maximale Stundenkapazität. Es ist entscheidend, dass dieser Kapazitätsausbau nicht zu einer Steigerung der Anzahl Flugbewegungen genutzt wird, sondern ausschliesslich der Verbesserung der Pünktlichkeit dient. Ein allfälliger Bedarf nach weiteren Flugbewegungen im Langstreckenbereich soll so möglich sein, indem Kurzstreckenverbindungen konsequent auf Bahn verlegt werden.	GLP ZH	Kenntnisnahme. Die Nutzung der Flughafeninfrastruktur ist im SIL Objektblatt «Flughafen Zürich» geregelt. Auf Kurzstreckenflüge wird in Kap. 4 eingegangen.
Dem Landesflughafen Zürich sind langfristig weitere Entwicklungsoptionen und deren Prüfung zu ermöglichen. Der Landesflughafen Zürich erfüllt eine Schlüsselrolle für die internationale Erreichbarkeit des Kantons Zug, des Metropolitanraums Zürich und der gesamten Schweiz.	Kanton ZG	Kenntnisnahme. Aussagen zur Bedeutung des Flughafens sind im Sachplan festgehalten.
Die Notwendigkeit von verbesserten und zusätzlichen OV-Verbindungen an den Flughafen Zürich in den Tagesrandzeiten ist festzuhalten.	Flughafen Zürich AG	Antrag teilweise angenommen. Auf die Wichtigkeit von Tagesrandverbindungen an und vom Flughafen Zürich wird hingewiesen.

Chapitre 6.2 Metropolitanraum Basel

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
«Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen», Antrag auf Umformulierung des Satzes: «Die Siedlungsentwicklung erfolgt nach innen, um mittel- bis langfristig eine Reduktion des Verkehrs auf den Nationalstrassen zu erreichen. Bei Überbelastungen der Nationalstrassen ist die Einführung eines netzübergreifenden, angebotsorientierten Verkehrsmanagements zu prüfen».	Kanton BS	Antrag teilweise angenommen. Präzisierung, dass Siedlungsentwicklung nach Innen erfolgen soll, wird aufgenommen.

Folgender Satz ist zu ergänzen: «Bei Überbelastungen der Nationalstrassen ist die Einführung eines netzübergreifenden, angebotsorientierten Verkehrsmanagements zu prüfen, das auch den Ziel- und Durchgangsverkehr der Agglomeration bewirtschaftet.»	Kanton BS	Antrag teilweise angenommen. Die NS nimmt lokale Verkehre auf, wenn sie noch freie Kapazitäten hat. Ihre Aufgabe ist auch die grossräumige Verbindung/Durchleitung, damit die Lokalstrassen für Ziel-/Quellverkehre frei sind. Aussage zu Verkehrsmanagement wird aufgenommen
Ergänzung um Aussagen zum Infrastrukturausbau am Bahnknoten Basel und Nennung des Herzstücks. Begründung: Die Umsetzung des trinationalen Angebotskonzepts der S-Bahn ist zwingend auf einen Infrastrukturausbau am Bahnknoten Basel und insbesondere auf das Herzstück angewiesen.	Kanton BS	Antrag teilweise angenommen. Es wird erwähnt, dass es bei den Ausbauten um Kapazitätssteigerungen und um neue Haltepunkte geht. Herzstück wird erwähnt. Die Umsetzung des trinationalen Angebots fördert den öffentlichen Verkehr in der gesamten Region.
«Umwelt»: Die Stossrichtung und die umzusetzenden Schritte werden gut dargelegt. Der Hinweis auf RPG 1 und die Richtpläne kann weggelassen werden, da hier erstmals entgegen der Formulierungen in den anderen Stossrichtungen der Planungsprozess konkret angesprochen wird.	Kanton BS	Antrag abgelehnt. Wird beibehalten, wie bei den anderen Handlungsräumen.
Aussagen zum Aufbau eines Veloroutennetzes in den Stossrichtungen ergänzen.	Kanton BS	Antrag angenommen. Passus zum Veloroutennetz wird aufgenommen
Fricktal, Gebiete westlich des Flughafens deutsche Gebiete Lörrach/Weil am Rhein. sind ebenfalls als „Gebiet mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV-Anteils“ ausweisen	Kanton BS	Antrag teilweise angenommen. Fricktal wird aufgenommen. Ausländische Gebiete werden nur im Text erwähnt, da keine direkte Kompetenz.
Die Aussagen zur Schifffahrt, die im Anhang 3 genannt werden, im Objektblatt 6.2 zum Handlungsraum Metropolitanraum Basel integrieren. Zudem werden Ergänzungen zum Text aus dem Anhang 3 gewünscht.	Kanton BS	Antrag teilweise angenommen. Aussagen werden aufgenommen, im Sinne, dass die Anbindung der Rheinschifffahrt an den an die anderen Verkehrsträger von grosser Bedeutung ist.
Folgende Ergänzungen bzw. Die Aussagen, wonach das Bahnnetz mittelfristig „nicht von Überlast betroffen sein wird“ entspricht mittlerweile nicht mehr den heutigen Erkenntnissen. Völlig ausgeblendet wird zudem die Überlast auf dem Strassen- und Tram-/Busnetz.	Kanton BS	Antrag angenommen. Eine Klärung wird vorgenommen.

Der Satz „der Regionalverkehr wird bei einer Angebotssteigerung nicht mehr hinreichend über den Knoten Basel geleitet werden können“ ist unklar formuliert	Kanton BS	Eine Klärung wird vorgenommen.
Bei den aufgelisteten Projekten ist eine Vermischung zwischen Angebotsverbesserungen („Taktverdichtung“) und Infrastrukturmassnahmen („Kapazitätsausbau festzustellen).	Kanton BS	Antrag nicht angenommen. Die Vorhaben sind so aufgeführt, wie in STEP beschrieben.
Antrag Karte 3: Nordtangente nicht als „Achse mit Kapazitätserweiterung Strasse“ ausweisen. Begründung. Die Karte ist etwas schwierig zu lesen, aber es scheint, dass die Nordtangente als Achse mit Kapazitätserweiterung dargestellt wird. Zumindest unseres Wissens gibt es hier aber kein Projekt.	Kanton BS	Antrag nicht angenommen. Der Rheintunnel schliesst insbesondere die (Kapazitäts-)Lücke zwischen Nordtangente und N2/Birsfelden.
Die Beschreibung des Handlungsbedarfs bei «Übergänge zwischen Nationalstrasse und dem nachgelagerten Strassennetz» ist nicht zutreffend. Die Übergänge zwischen der Nationalstrasse und dem nachgelagerten Strassennetz im Kern und den inneren Korridoren sind nur die Symptomträger für das Problem, dass die Zufahrt auf der Nationalstrasse bis in die Kerne ohne grösseren Widerstand erfolgen kann. An diesen Stellen sind alle Verkehrsträger abzustimmen.	Kanton BL	Antrag teilweise angenommen. Es wird eine Formulierung vorgeschlagen, die auf die Lenkung zwischen dem periurbanen Raum und den Kernzonen abzielt.
Es ist unklar, ob die Stossrichtungen als Information oder als behördenverbindliche Grundsätze zu verstehen sind.	Kanton BL	Antrag angenommen. Disclaimer zu «Stossrichtungen» wird eingangs Kapitel 6 ergänzt.
Güterverkehr: Dass der Bund beabsichtigt, mit den Kantonen eine Konzeption bezüglich Lage und Kapazität von Logistikhubs zu erarbeiten, ist neu. Eine erstmalige Information dazu wird beantragt.	Kanton BL	Antrag teilweise angenommen. Es wird geklärt, dass eine Konzeption bezüglich Lage und Kapazität von Logistikhubs zu prüfen ist.
Verkehrsdrehscheiben: Es wird beantragt, die Rolle der Transportunternehmungen zu ergänzen.	Kanton BL	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Auf die Rolle der Transportunternehmungen wird in Kapitel 3 hingewiesen. Hier geht es um die Verortung und räumliche Eingliederung, weniger um betriebliche Aspekte.

Es wird beantragt zu ergänzen, dass bereits die bestehenden Bundesinfrastrukturen nach heutigem Recht in Konflikt mit Umwelt und Landschaft stehen.	Kanton BL	Antrag nicht angenommen. Keine handlungsraumspezifische Aussage, wird in Kapitel 4 behandelt.
Das Gebiet Allschwil soll als Gebiet «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastruktur» aufgenommen werden. Analog zu den Ausläufern bis Oberwil und Reinach.	Kanton BL	Antrag angenommen. Gebiet Allschwil wird als Gebiet mit «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen» aufgenommen.
Es wird empfohlen, eine neue Signatur «Übergang äusserer zu innerem Korridor» einzuführen.	Kanton BL	Antrag nicht angenommen. Es wird davon abgesehen, eine neue Signatur «Übergang äusserer zu innerem Korridor» aufzunehmen.
Die Signatur «Gebiete mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV-Anteils» in den ländlichen Gebieten sind teilweise nicht nachvollziehbar. Es wird beantragt, den Raum zwischen Laufen und Delsberg sowie die ländlichen Gebiete südöstlich von Sissach aus dieser Signatur zu entlassen. Im Gegenzug muss das nördliche Ergolzthal und der Korridor bis Rheinfelden (ggf. bis Frick) in die Signatur integriert werden.	- Kanton BL - SBB	Antrag angenommen. Strecke Laufen – Delsberg Gebiet südöstlich von Sissach wird aus der Signatur entlassen. Aufnahme unteres Fricktal bis Frick.
Es wird darauf hingewiesen, dass eine Kapazitätserweiterung Augst – Rheinfelden (über die in der Projektierung weit fortgeschrittene PUN Augst – Rheinfelden hinaus) nur erfolgen darf, wenn der Zufluss auf der Nationalstrasse aus dem ländlichen Raum gesteuert wird.	Kanton BL	Antrag nicht angenommen. Ein Verzicht auf den PUN-Ausbau steht derzeit nicht zur Diskussion.
Karte 2: Die Verkehrsströme in Richtung Frankreich und Deutschland sind ebenfalls abzubilden. Eine Differenzierung nach den Raumtypen (v. a. Agglomerationskern/-gürtel im Vergleich zum restlichen Metropolitanraum) wäre interessant.	Kanton BL	Antrag nicht angenommen. Daten über die Landesgrenze fehlen, daher Darstellung nicht möglich. Hinweis dazu kann aufgenommen werden. Differenzierung nach Raumtypen wurde von vielen Kantonen nicht gewünscht, Darstellung wurde mit den Kantonen diskutiert.
Eine ganztägige Überlastung des Kantons- oder Gemeindestrassennetzes gibt es im Kanton Basel-Landschaft nirgends. Antrag: Die Formulierung ist anzupassen.	Kanton BL	Antrag angenommen. Diesen Umformulierungsantrag wird entsprochen.

Mit der Einschätzung, dass auch mittelfristig generell keine Überlast bei der Bahn auf schweizerischer Seite besteht, sind wir nicht einverstanden. Es ist eine offener Formulierungen zu wählen.	Kanton BL	Antrag angenommen. Diesen Umformulierungsantrag wird entsprochen.
Folgende Korrekturen sind in der Liste der mit den STEP Ausbausritten vorzunehmen: - Basel/Aareland: Abschnitt Basel-Gelterkinden-Aarau-Zürich: Taktverdichtung - Basel-Angrenzendes Ausland: Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel-Schaffhausen, Ausbau der Wiesentalbahn Basel-Lörrach sowie Bau Anschluss an den Flughafen Basel-Mulhouse Die Tramstrecken Basel-Ettingen und Basel-Reinach-Aesch weisen keine Kapazitätserweiterung auf.	Kanton BL	Antrag teilweise angenommen. Anpassungen erfolgen, Einträge erfolgen aufgrund der vorgesehenen STEP Massnahmen. Verdichtung mit Expresstram bis Bottmingen/Reinach und Tram 3 fährt bis St. Louis – nicht EAP.
Wir beantragen, den folgenden Punkt zu ergänzen: «Mit den STEP Ausbausritten ist die Umsetzung folgender Projekte vorgesehen: - Basel/Jura: Abschnitt Basel-Delémont-Biel: Taktverdichtung und Verlängerung Richtung Westschweiz (Wiedereinführung der Durchverbindung Basel-Laufen-Delémont-Genf)»	Canton JU	Antrag angenommen.
Der Beschrieb zu Konzepten zur Entsorgung von Ausbruchmaterial ist unklar formuliert.	Kanton SO	Kenntnisnahme. wird so belassen
Karte 1 ergänzen: Linie Mulhouse (F) - Basel ebenfalls als übergeordnete ÖV-Achse mit Güterverkehr.	SBB	Antrag nicht angenommen. In Ausland liegend -> keine Planungskompetenz
Satz «Ein bahnseitiger Verkehrsanschluss von Basel SBB (streichen) des Flughafens ist mit dem wird durch den (streichen und ersetzen) STEP AS 2035 mitfinanziert beschlossen» (streichen und ergänzen) anpassen.	SBB	Antrag angenommen. Diese Präzisierung wird übernommen.
Streichen der Trockenwiesen: Trockenwiesen von nationaler Bedeutung sind geschützt und können nicht überbaut werden. Antrag: Streichen der Trockenwiesen.	Bird Life Schweiz	Antrag angenommen. Wird gestrichen.

Raum und Umwelt: Ergänzen, dass bei Infrastrukturausbauten die Anliegen hinsichtlich Natur (ökologische Infrastruktur) und Landschaft von Anfang an einzubeziehen sind und möglichst schonende Varianten zu realisieren sind. Ersatzmassnahmen, dort, wo es nicht möglich ist.	• Bird Life Schweiz • SCNAT	Antrag bereits berücksichtigt. Wird in Kap. 4 global abgehandelt.
Raum und Umwelt: Die Erwähnung der Biodiversität fehlt, insbesondere der Ökologischen Infrastruktur. Antrag: Ergänzen	• Bird Life Schweiz • SCNAT	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Wird in Kap. 4 global abgehandelt.
Mit einem Konzept zur Schiffbarmachung des Rheins oberhalb Basels bis zur Aaremündung und weiter flussaufwärts könnten die zunehmenden Strassen- und Bahn-Engpässe im Agglomerationskern mit wenigen täglichen Schiffspassagen massgeblich entlastet werden ohne die Landschaft und Natur erheblich zu beeinträchtigen.	• SBSV	Kenntnisnahme. Wird aber nicht weiterverfolgt.
Proposition : Compléter le paragraphe Stossrichtung comme suit : « Ergänzend sollte ein Teil der per Schiff in Basel eintreffenden Güter weiter per Schiff rheinaufwärts transportiert werden können. Dies würde zur Entlastung des aktuellen Hafens Basel Nord sowie von Strasse und Bahn beitragen. » Le Rhin et certains de ses affluents représentent un potentiel de développement non négligeable, avec de faibles impacts sur les zones urbaines. Proposition: ajouter: « Eine Entlastungsmöglichkeit der bestehenden Transportinfrastruktur bietet die Wasserstrasse Rhein flussaufwärts und gewisse Zuflüsse. »	• ASNAV	Antrag nicht angenommen. Die Wichtigkeit der Rheinschifffahrt wird aber erwähnt.
Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an Infrastrukturen: Es wird gewünscht, dass die Formulierung präzisiert wird: Es bestehen nicht nur auf dem Nationalstrassennetz Engpässe, sondern auch bei allen anderen Verkehrsmitteln. Die Siedlungsentwicklung hat darauf ebenfalls Rücksicht zu nehmen. Ein netzübergreifendes, angebotsorientiertes Verkehrsmanagement muss zum Ziel haben, umweltfreundliches Mobilitätsverhalten zu fördern.	• VCS	Antrag wird bereits teilweise berücksichtigt. Wird in Kapitel 3 und 4 behandelt.

Übergänge zwischen Nationalstrassen und nachgelagertem Strassen-netz: Mit dem auf den 1. Januar 2021 in Kraft tretenden neuen Umweltschutzgesetz in Basel-Stadt ist eine Koordination mit dem nachge-lagerten Netz von Kantons- und Gemeindestrassen wichtig.	VCS	Kenntnisnahme. Es wird eine Formulierung vorge-schlagen, die auf die Lenkung zwi-schen dem periurbanen Raum und den Kernzonen abzielt.
Verkehrsdrehscheiben Bei diesem Abschnitt ist sowohl der Handlungsbedarf als auch die Stossrichtung unklar und zu vage.	VCS	Kenntnisnahme. Drehscheiben werden in nachgela-gerten Prozessen und weiteren HR Gesprächen konkretisiert.
Der Bahnanschluss für den Flugha-fen Basel soll nicht weiterverfolgt werden. Dieser fördert klimaschäd-liche Kurzstreckenflüge, zumal alle von Basel aus angeflogenen Desti-nationen in Europa liegen.	VCS	Antrag nicht angenommen. Der Bahnanschluss, neue Haltestelle EAP EuroAirport ist im AS2035 ent-halten. Aussage stimmt nicht, nicht alle Flüge liegen in Europa.
Es wird angeregt, dass die Auto-parkplatz-Pflicht aufgehoben wird. -> Kompetenz des Kantons.	VCS	Antrag bereits teilweise angenom-men. Generelle Aussagen zur Parkierung finden sich in Kap. 4.
Die Metropolitanregion Basel zeich-net sich besonders durch die Eng-pässe auf den Hauptverkehrsach-sen ab. Die Engpässe auf dem Nationalstrassennetz (Stufe III) sind daher mit Massnahmen zur Kapazi-tätssteigerung zu beheben. Ein netzübergreifendes, angebotsorien-tiertes Verkehrsmanagement stellt keine ausreichende Methode dar, dieser Infrastrukturproblematik zu entgegnen.	Wirtschaftskammer Baselland	Kenntnisnahme. Infrastrukturen werden wie im Sach-plan beschrieben ausgebaut (STEP) und neu geplant.
Die übergeordnete Stossrichtung, die Siedlungsentwicklung der be-stehenden Verkehrsinfrastruktur-Kapazität unterzuordnen, könnte die Standortentwicklung massge-blich gefährden. Für beispielsweise das Laufental ist eine bessere Netzanbindung zwingend, um die Standortattraktivität für Unterneh-men und Bevölkerung aufrecht zu erhalten und zu steigern. Hier braucht es Kapazitätserweiterung auf Strasse und Schiene. Eine Len-kung über die Siedlungsentwick-lung anzustreben, wäre fatal.	Wirtschaftskammer Baselland	Kenntnisnahme. Aussagen zur Erschliessungsgüte fin-den sich in Kapitel 3. Das Wirkungsgefüge und gegenseiti-gen Abhängigkeiten sind bekannt.

Chapitre 6.3 Métropole lémanique

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Différentes propositions de compléments concernant la liste des principaux axes ferroviaires cités dans l'introduction.	- Alprail - Citrap-vaud - Forum d'agglomération du Grand Genève	Demande partiellement acceptée. La liste a été réexaminée et adaptée là où nécessaire.
La desserte de Romont vers Lausanne et Genève et de Palézieux vers Fribourg et Berne est insuffisante, il est donc nécessaire de mentionner l'axe ferroviaire Genève-Lausanne-Palézieux-Romont-Fribourg-Berne dans les besoins d'action de la partie « Besoins d'actions » liés à l'« Augmentation des exigences d'utilisation des infrastructures ».	Canton FR	Demande non acceptée. La partie consacrée aux besoins d'action concernant l'augmentation des exigences d'utilisation des infrastructures ne traite pas de la question des qualités de desserte. Par ailleurs, la partie Programme ne prend en compte que les projets déjà décidés dans le cadre de PRODES.
Préciser les exigences relatives à la l'intégration paysagère des infrastructures, à la localisation des axes autoroutiers qui pourraient être requalifiés en boulevard urbain, à l'objectif de transfert modal, à la politique de stationnement, à la création de P+R et à leur localisation.	- Canton GE - ABAC	Demande déjà partiellement prise en compte. Les demandes sont déjà couvertes par les chapitres généraux (1 à 5) et elles ont, pour certaines, un niveau de détail trop élevé pour la partie Programme.
L'augmentation de la part modale des TP devrait être prévue également pour délester certaines régions touristiques de flux de TIM. Une amélioration de la desserte de certaines destinations touristiques spécifiques dans la région du Grand Genève est parfois demandée, ainsi que des précisions concernant le soutien de l'offre en TP vers certains sites touristiques français.	- Canton FR - Canton GE - Forum d'agglomération du Grand Genève	Demande partiellement acceptée. Une précision a été apportée concernant les pics saisonniers touristiques. Les autres demandes dépassent la compétence de la partie Programme.
Mettre en avant la mobilité douce, et en particulier le vélo, comme moyen de transport à part entière et non pas seulement complémentaire à d'autres moyens de transport.	- Citrap-vaud - Forum d'agglomération du Grand Genève	Demande partiellement acceptée. Une précision a été apportée concernant les voies express pour vélos. Les principes et stratégies pour la mobilité douce sont en revanche déjà définis dans les chapitres généraux de la partie. Programme (1 à 5). Certains de ces contenus considèrent la mobilité douce comme un moyen de transport à part entière.

Compléter les orientations relatives aux espaces offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP en mentionnant le potentiel du vélo électrique le long des voies vertes dans l'agglomération franco-valdo-genevoise.	• Canton GE	Demande acceptée.
Le développement de connexions par bateau, aussi transfrontalières, devrait être encouragé en tant qu'alternative aux transports individuels ou publics terrestres.	• ASNAV • Forum d'agglomération du Grand Genève • Préfecture Région Auvergne Rhône Alpes (F)	Pris de connaissance. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
Préciser les orientations relatives aux transports de marchandises en ce qui concerne le rôle des transports souterrains et celui de la navigation, le développement d'infrastructures de transbordement dans les zones industrielles (p.ex. ZIMEYSA), la gestion des dangers liée au transport de marchandises (OPAM), l'implication des acteurs privés et les solutions allant au-delà des réglementations.	• Canton GE • Canton VD • ASNAV	Demande partiellement acceptée. Une précision a été apportée concernant la ZIMEYSA. Les autres demandes portent sur des aspects déjà traités dans les chapitres généraux de la partie Programme (1 à 5) ou dépassent la compétence de celle-ci.
Reformulation de l'orientation concernant le chapitre « Environnement ».	• Canton GE	Demande acceptée.
Différentes demandes de compléments ou modifications de la Carte 1 « Besoins d'action et orientations ». Ils concernent notamment des régions ou lignes concernées par une augmentation des exigences d'utilisation ou offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP. Certaines demandes portent sur des projets (ajout de lignes, tracés, réseaux et offres supplémentaires).	• Canton VD • SBB • Citrap-vaud • Alprail • Forum d'agglomération du Grand Genève • Pôle Métropolitain du Genevois français (F)	Demande partiellement acceptée. Certaines régions ou lignes concernées par une augmentation des exigences d'utilisation ou offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP ont été prises en compte. L'axe TP Lausanne-Berne-Zollikofen d'ordre supérieur pour le transport de marchandises et la ligne du CEVA ont été rajoutés. Les autres demandes n'ont pas pu être prises en compte car la partie Programme ne prend en compte que les projets décidés dans le cadre de PRODES. Par ailleurs, la carte ne représente que la partie transfrontalière proche de la frontière.
Intégrer les chiffres 2020 des scénarios démographiques de l'OFS	• Canton VD	Demande acceptée.
Ajouter l'IFP de la Côte parmi les grands enjeux paysager.	• Canton VD	Demande acceptée.

Différentes demandes de compléments ou de suppressions dans les parties « Rail : charges du réseau et projets de la Confédération » et « Routes : charges du réseau et projets de la Confédération » concernant des projets allant au-delà des planifications PRODES pour le rail et la route.	• Canton FR • Canton VS • Alprail • SBB • CCIG • Citrap-vaud • Forum d'agglomération du Grand Genève	Demande partiellement acceptée. La liste des projets a été en partie adaptée mais elle ne prend en compte que les projets décidés dans le cadre des PRODES.
Reformulation concernant la ligne CFF du Simplon.	• SBB	Demande non acceptée. Seule la formulation contenue dans PRODES a été reprise.
Prendre davantage en compte le Léman Express et son développement à venir pour illustrer la volonté d'encourager le report modal transfrontalier autour de Genève.	• Pôle Métropolitain du Genevois français (F) • Préfecture Région Auvergne Rhône Alpes (F) • CCIG	Prise de connaissance.
Le fait que les étapes d'aménagement de PRODES pour l'infrastructure ferroviaire prévoient les mesures indiquées dans la partie « Rail: charges du réseau et projets de la Confédération » est à saluer.	• Alprail	Prise de connaissance.
Différentes propositions de reformulation et compléments concernant le paragraphe « Aviation » sont proposées. Elles mettent l'accent sur l'aire d'influence de l'aéroport de Genève, sur le renforcement de son accessibilité en transports publics (aussi au niveau transfrontalier) et sur le problème de la surcharge des routes nationales aux abords de l'aéroport.	• Aéroport International de Genève • Pôle Métropolitain du Genevois français (F) • Préfecture Région Auvergne Rhône Alpes (F)	Demande acceptée.
Carte 3 « Aperçu des augmentations de capacités les plus importantes sur les routes nationales et le rail » : ajouter à l'indication relative aux réductions de temps de parcours, notamment pour l'axe Lausanne – Berne.	• Alprail • Citrap-vaud • Forum d'agglomération du Grand Genève	Demande partiellement acceptée. La carte représente uniquement les projets décidés dans le cadre de PRODES sont pris en compte. La réduction de temps de parcours Lausanne – Berne est citée nommément dans le texte.

Il serait souhaitable d'associer les collectivités locales françaises et les instances de coopération transfrontalière aux différents processus de révision et mise en œuvre des programmes et projets (dont projets d'agglomération, PRODES routes et rail, politique aéronautique, fiche PSIA de l'aéroport de Genève, etc.). Il est nécessaire que les collectivités locales françaises et les instances de coopération transfrontalière soient associées au processus de révision et de la mise en œuvre de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève qui découlera de l'adoption de la Partie Programme.	• Pôle Métropolitain du Genevois français (F)	Prise de connaissance de la première demande. Demande non acceptée concernant la fiche PSIA qui a d'ores et déjà été adoptée par le Conseil fédéral et ne sera pas modifiée en raison de l'adoption de la partie Programme. Les modalités de mise en œuvre de la fiche PSIA sont prises en charges par les organisations concernées.
Le lien entre les principes et stratégies généraux de la partie Programme et les projets annoncés pour la Métropole lémanique n'est pas toujours évident.	• ABAC	Prise de connaissance.
L'importance de la dimension transfrontalière dans le Grand Genève afin de mieux répondre aux enjeux en matière de transition écologique à travers une stratégie multimodale intégrée est rappelée.	• Pôle Métropolitain du Genevois français (F)	Prise de connaissance.
Des corrections textuelles dans la version en français sont demandées.	• Canton VD	Demande acceptée.
Une observation qui concerne la partie Infrastructure rail du plan sectoriel des transports a été formulée.	• Alprail	Prise de connaissance.

Chapitre 6.4 Région de la ville fédérale

Proposition	Auteurs	Type de prise en compte
Qualifier les mesures nécessaires d'« orientations » n'est pas suffisamment contraignant pour répondre aux besoins d'action, en particulier en matière d'environnement. Par ailleurs, la formulation des mesures n'est pas suffisamment différenciée. Des directives d'action concrètes devraient être formulées à la place des orientations.	• Kanton BE	Demande non acceptée. Les orientations et les éventuelles directives d'action seront précisées dans le cadre des échanges réguliers avec les cantons au sujet des territoires d'action.

Demandes portant sur les chapitres « Augmentation des exigences d'utilisation des infrastructures » et « Transitions entre les routes nationales et le reste du réseau routier » : Ces chapitres devraient faire allusion à la stratégie de limitation des déplacements, de transfert modal et d'aménagement des transports en vue de les rendre socialement supportables, et proposer des mesures concrètes. Il faut trouver des moyens pour couvrir l'augmentation des exigences de mobilité sans étendre les capacités routières. Nous refusons expressément l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau de routes nationales qui entraînerait inexorablement la hausse du trafic et serait contraire aux objectifs climatiques.	• VCS	Demande déjà prise en compte. Les chapitres généraux abordent déjà le thème du transfert modal. Les orientations seront précisées dans le cadre des échanges réguliers avec les cantons au sujet des territoires d'action. Le plan sectoriel des transports, partie Programme, encourage la complémentarité des modes de transport et la combinaison de leurs atouts.
La première orientation se focalise trop rapidement sur les mesures de remplacement. À chaque fois que cela est possible, les infrastructures doivent être conçues de façon à ce que les mesures de remplacement soient inutiles. Celles-ci n'entrent en jeu que lorsque les dommages sont inévitables.	• SCNAT	Demande déjà prise en compte. Le chapitre 4 couvre déjà cette demande.
La route nationale 20, tronçon Thielle-Gals, qui présente déjà aujourd'hui une saturation hors de tout développement particulier, n'est pas identifiée dans le chapitre relatif au territoire d'action de la Région de la ville fédérale. Il mériterait de l'être.	• Canton NE	Demande non acceptée. Les problèmes de saturation mentionnés ne peuvent pas être comparés à ceux observés dans les autres territoires d'action. Le contenu de la partie Programme n'est pas adapté afin de conserver une certaine unité entre les territoires d'actions.
Une demande d'intégration de projets et plans cantonaux (axe Ouest de Bienne, bypass Berne Est, réaffectations de la bande d'arrêt d'urgence) a été formulée.	• Kanton BE	Demande partiellement acceptée. Les contenus correspondants du territoire d'action ont été complétés mais le plan sectoriel des transports, partie Programme, comprend uniquement des projets décidés dans le cadre du PRODES. Les réaffectations de bandes d'arrêt d'urgence n'entrent pas dans le cadre de la partie Programme.

Aucun des projets de jonctions autoroutières de l'agglomération de Fribourg (Birch-Luggiwil, mais aussi Fribourg-Sud et Matran) ne figure dans le plan sectoriel alors qu'ils sont approuvés dans le plan directeur cantonal en "coordination réglée".	Canton FR	Demande non acceptée. Les planifications cantonales ne sont pas prises en compte dans la partie Programme. Les différents projets ne sont pas appréhendés dans la partie Programme mais dans les parties infrastructurelles.
Il n'est pas question que des villes soient submergées contre leur volonté par le trafic issu du réseau des routes nationales. La résistance massive contre l'axe Ouest N5 à Bienne montre clairement que les projets autoroutiers ne sont plus réalisables sans l'accord de la population locale aujourd'hui.	VCS	Prise de connaissance.
Lors de la coordination des réseaux, il convient de prendre tout particulièrement en considération les intérêts des riverains.	VCS	Partiellement acceptée et en partie déjà prise en compte. La demande dépasse partiellement la compétence de la partie Programme et a déjà été traitée dans les chapitres généraux.
Demande portant sur le chapitre « Espaces offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP » : Il ne ressort pas clairement à nos yeux à partir de quels critères ces espaces ont été identifiés ni pourquoi ils présentent un potentiel particulier, et pourquoi l'axe Berthoud-Thoune ou la vallée de l'Aar par exemple n'en font pas partie. Quoi qu'il en soit, la hausse de la part modale des TP nous paraît souhaitable dans l'ensemble du territoire d'action. Nous soutenons cette orientation en général, et pas uniquement dans les espaces identifiés. Nous saluons l'orientation relative au trafic de loisirs.	- Kanton SO - VCS	Demande acceptée. Le sens de ce chapitre a été précisé.
Concernant l'orientation « Interfaces multimodale », il faut ajouter les régions parmi les parties prenantes.	Kanton BE	Demande acceptée.
Demande de correction concernant le chapitre dédié au transport de marchandises.	Canton FR	Demande acceptée.

Le besoin d'action concernant la coordination intercantonale de la planification des installations et des projets relatifs à la logistique n'est pas localisé sur la carte du territoire d'action Région de la ville fédérale. Cela concerne en particulier l'espace Niederbipp/Oensingen, situé à la limite des territoires d'action Région de la ville fédérale et Aareland.	Kanton SO	Demande acceptée. Le texte a été modifié en conséquence.
Il faut définir des mesures de réduction des surfaces nécessaires et de l'impact des installations de garage et des ateliers sur le territoire et l'environnement au chapitre 5.	Kanton BE	Demande partiellement acceptée. Le chapitre 4.3 a été complété.
Nous saluons le principe de préservation de ceintures vertes. Il n'y a pas que les grands mammifères qui ont besoin de ces réseaux pour se déplacer.	SCNAT	Prise de connaissance.
Les revitalisations ne servent pas en premier lieu à la détente, mais à favoriser la biodiversité. Il existe en Suisse bien trop peu d'espaces dédiés à la préservation et au développement de la biodiversité. L'indication portant sur les zones de délassement de proximité au bord des lacs et des rivières doit être supprimée, car les espaces de détente en dehors des zones protégées sont essentiels. De plus, les bords de lacs et de rivières ne sont pas seulement des espaces de délassement de proximité, mais aussi des hauts lieux de la biodiversité.	- Bird Life Schweiz - SCNAT	Demande non acceptée. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
Le chapitre dédié à l'environnement cite uniquement les sites marécageux, et aucun autre biotope d'importance nationale. Ce territoire comporte pourtant de nombreuses zones alluviales d'importance nationale. Le texte et la carte doivent être adaptés.	- Bird Life Schweiz - SCNAT	Demande non acceptée. Le texte a été modifié.
Demande relative au chapitre « Environnement » : il conviendrait d'évaluer les infrastructures de transport à l'aune de leur compatibilité avec l'environnement. Les places d'atterrissage en montagne situées dans des zones IFP devraient être ici évaluées de façon très critique et supprimées.	VCS	Demande non acceptée. Le chapitre 4.3 fait référence à l'éco-compatibilité des infrastructures de transport. La demande relative aux places d'atterrissage en montagne n'est pas acceptée, car elle dépasse la compétence de la partie Programme.

Des précisions sont demandées à propos du chapitre « Environnement ».	• SCNAT	Demande non acceptée.
Demande de traduction de la carte consacrée aux flux de transport.	• Canton FR	Demande acceptée.
Carte 3 : cette section décrit les goulets d'étranglement et les aménagements prévus sur le réseau de routes nationales. Nous nous demandons pourquoi l'aménagement prévu de la route nationale entre Luterbach et Härkingen n'est ni mentionné, ni représenté.	• Kanton SO	Demande non acceptée. L'aménagement en question a été décidé et planifié, c'est pourquoi il n'est pas mentionné.
Diverses demandes de rectification ont été formulées concernant la liste des projets PRODES.	• Kanton BE	Demande non acceptée. La liste et la carte ont été rectifiées.

Chapitre 6.5 Luzern

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Rotkreuz gehört auch zu HR Zürich	• Kanton ZG	Antrag angenommen. Rotkreuz wird auch in HR Zürich betrachtet. Rotkreuz wird als «urbaner Raum» klassifiziert
Bessere Berücksichtigung der Verflechtungen mit den anderen Räumen (Transitgüter via NEAT, Gotthard Magistrale, Berner Oberland)	• Kanton NW • Kanton SZ	Antrag teilweise angenommen. Die Ausführungen zu Schienentransitverkehr wurden richtiggestellt. Umformuliert wurden auch die Ausführungen zu Beziehungen zu den anderen Handlungsräumen.
Sicherstellung der Güterumschlag im Rahmen des Projektes Durchgangsbahnhofs Luzern	• Kanton NW	Kenntnisnahme Diese Problematik wird im Rahmen des Projektes berücksichtigt. Aus Sicht des BAV wird hier keine weitere Ergänzung benötigt.
Eine Stossrichtung zum Güterverkehr fehlt derzeit (S. 89). Die Stadt Luzern schlägt vor, eine Stossrichtung zu formulieren, dass die Ver- und Entsorgung der Siedlungsbiete mit Gütern zukünftig möglichst CO ₂ -frei, energieeffizient und emissionsarm abgewickelt werden soll.	• Stadt Luzern	Antrag teilweise angenommen. Eine Stossrichtung wurde hinzugefügt. Allgemeine Aussagen zu Güterverkehr und Logistik wurden im Kapitel 2, 3 und 4 ergänzt.

Der Bypass Luzern muss (wegen des Inhaltes des Sachplan Verkehr Teil Programm) überdacht respektive unter diesen Voraussetzungen neu beurteilt werden. Bisher fehlt eine Beurteilung der Umweltauswirkungen auf Grund einer mangelhaften Kosten-Nutzen-Analyse und es fehlen insbesondere jegliche flankierenden Massnahmen, welche eine Verkehrslenkung zum Ziel haben. Hält man am Bypass Luzern fest, so erwartet der VCS Luzern jetzt eine parallele und konkrete Planung und Einführung der flankierenden Massnahmen und deren Abstimmung auf die Orts-, Agglomerations- bzw. Regionalplanung.	• VCS	Kenntnisnahme.
Ergänzungen Gebiete mit Potenzial zur ÖV-Erhöhung Stans-Buochs addieren Luzern-Küssnacht am Rigi Kleinere Tourismus-Gebiete oder Orte	• Kanton LU • Kanton NW • AG Berggebiet • SAB	Antrag nicht angenommen. Diese Kategorie entspricht Gebieten, wo auf Basis der aktuellen und geplanten Angebote noch Potenzial zur ÖV-Erhöhung bestehen. Dies scheint bei den beiden Fällen nur begrenzt den Fall zu sein und es wird darauf verzichtet. Zum Thema Freizeitverkehr gelten die grosse Mehrheit der Aussage nicht nur Hoptspot, sondern alle Tourismusorten. Somit werden keine Anpassungen benötigt.
Der Sachplan legt fest, dass die S-Bahn Luzern gemeinsam zwischen den betroffenen Partnern weiterentwickelt werden soll. Im Sachplan soll noch explizit aufgeführt werden, dass damit der Bund, die betroffenen Zentralschweizer Kantone und die Standortgemeinde Stadt Luzern zu verstehen sind.	• Stadt Luzern	Antrag nicht angenommen. Diese explizite Ausführung nicht nötig. Es gilt für alle Projekte und ist weder Projekt- noch Handlungsraumspezifisch.
Fehlen von Redundanzen auf der Achse Sarnen-Stans (-Luzern)	• Kanton NW	Kenntnisnahme. Die Engpasssituation am Lopper ist hier schon erwähnt.
Die Funktionsfähigkeit der Wildtierkorridore durch die Funktionsfähigkeit der Ökologischen Infrastruktur (inkl. Wildtierkorridore) ersetzen	• Akademie der Naturwissenschaften Schweiz • Bird Life Schweiz	Antrag angenommen. Die Formulierung wurde angepasst.
Demographische Prognose prüfen (insb. Diskrepanz mit kantonalen Richtplänen)	• Kanton NW	Antrag angenommen. Wurde geprüft und leicht angepasst. Regelmässig Überprüfung erfolgt dann im Rahmen der periodischen Handlungsraumgespräche.

Nur ein ESP in Kanton Obwalden : Sarnen	Kanton OW	Antrag angenommen. Wurde korrigiert.
"Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern mitsamt notwendiger flankierender Massnahmen" ersetzt durch "Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und Planung (Studien) der bisher bekannten flankierenden Massnahmen" ersetzen.	SBB	Antrag angenommen. Wurde korrigiert.

Chapitre 6.6 Città Ticino

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Far fronte alle crescenti esigenze di utilizzo delle infrastrutture: il problema di capacità sul Piano di Magadino, che porta giornalmente a ingorghi, dovrebbe assolutamente essere risolto.	SAB	Richiesta in parte accettata e in parte già ritenuta. Le sfide riscontrate sul Piano di Magadino sono già state trattate in questo capitolo. Una frase supplementare è comunque stata aggiunta nelle informazioni sul contesto.
Vanno maggiormente esplorate e implementate le possibilità di gestione del traffico offerte da strumenti di regolazione.	EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino	Richiesta già ritenuta. Questo aspetto è stato trattato nel capitolo 4.
I contenuti e le cartine concernenti l'area d'intervento Città Ticino suggeriscono necessità e possibilità d'intervento sono presenti praticamente solo nell'area caratterizzata dai principali agglomerati urbani (tra Chiasso e Bellinzona). Ciò dev'essere modificato: l'offerta di trasporto pubblico della tratta di montagna del Gottardo dev'essere messa in relazione con lo sviluppo turistico e i collegamenti col trasporto pubblico nelle valli laterali devono essere rafforzati.	SAB	Presa d'atto. Questi aspetti sono già trattati nel capitolo concernente l'area d'intervento della regione del Gottardo.

Nel quadro della collaborazione transfrontaliera con l'Italia, la Confederazione dovrebbe incoraggiare la creazione di piattaforme dei trasporti al di là della frontiera e sostenere di più la collaborazione anche al di fuori dei programmi d'agglomerato (ad es. per il rafforzamento della tratta ferroviaria Chiasso-Milano). La Confederazione dovrebbe inoltre condurre il dialogo per l'abolizione del divieto di cabotaggio per il trasporto regionale pubblico transfrontaliero. Infine, il TILO dovrebbe essere messo in evidenza come progetto transfrontaliero esemplare.	• Canton TI • Città di Lugano • SAB	Richiesta parzialmente accettata. È stato aggiunto un riferimento alle piattaforme dei trasporti al di là della frontiera. Anche il contenuto sulla collaborazione con gli attori stranieri è stato sviluppato. Per quel che concerne il divieto di cabotaggio, la parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti non è lo strumento adeguato. Il TILO è ora menzionato nelle informazioni sul contesto.
Segnalare la necessità di interventi di risanamento territoriale ed ambientale delle infrastrutture esistenti e promuovere progetti di spostamento dei tracciati e/o di interrimento o copertura per ricavare nuovi spazi verdi pubblici.	• Canton TI • EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino	Richiesta già ritenuta. Queste problematiche sono già trattate nel capitolo 4.3 così come nella parte Ambiente di questo capitolo.
La sfida posta dal potenziale conflitto tra l'aeroporto di Locarno e l'area naturale delle Bolle di Magadino dovrebbe essere menzionato.	• Bird Life Schweiz • SCNAT	Richiesta già parzialmente ritenuta. La questione dell'aeroporto è già trattata nella scheda di coordinamento PSIA. Le sfide che caratterizzano il Piano di Magadino sono menzionate nella presente versione e saranno progressivamente consolidate e se del caso aggiornate nel quadro degli scambi periodici a proposito delle aree d'intervento.
Diversi complementi sono richiesti a proposito dell'infrastruttura ferroviaria o dell'offerta. La maggior parte chiede di mettere in evidenza il completamento di Alptransit (in particolare la tratta a sud di Lugano e la circosollazione di Bellinzona, ma anche la tratta della Riviera). Gli altri progetti menzionati sono il collegamento Cadenazzo-Luino (Gronda Ovest), il terzo binario Bellinzona-Giubiasco e il tram-treno del Luganese. L'aumento della cadenza FART Locarno-Intragna è anch'esso menzionato.	• Canton TI • Città di Bellinzona • ASTUTI • ATA • EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino • Pro Gottardo	Richiesta parzialmente accettata. Unicamente i progetti già decisi nel quadro dei PROSSIF possono essere presi in considerazione. La formulazione è stata modificata per quanto riguarda il tram-treno del Luganese.

Dei complementi sono richiesti a proposito dell'infrastruttura autostradale. Si tratta della presa in considerazione dello studio preliminare sullo spostamento e copertura della N2 nel Basso Mendrisiotto, dello svincolo N2 di Sigrino, del semi-svincolo di Bellinzona e del collegamento N2-N13 Bellinzona-Locarno.	• Canton TI • Comune di Chiasso • CRTM	Richiesta non accettata. Unicamente i progetti già decisi nel quadro di PROSTRA possono essere presi in considerazione.
L'aumento delle capacità sulla N2 tra Lugano e Mendrisio rischia di produrre effetti negativi su scala regionale se non accompagnato dalla realizzazione di Alptransit a sud di Lugano e dallo sviluppo di una visione globale per il Basso Mendrisiotto.	• EspaceSuisse • Gruppo regionale Ticino • Pro Gottardo	Richiesta già ritenuta. Questo aspetto è trattato sotto "Far fronte alle crescenti esigenze di utilizzo delle infrastrutture".
Adattare le basi cartografiche: fornire una carta di sintesi che mostri la strategia Mobilità e territorio 2050 per il Canton Ticino nel suo insieme. Completare la Cartina 3 con un aumento delle capacità ferroviarie tra Lugano e Chiasso (offerta più densa).	• Canton TI • SBB	Richiesta non accettata. Le strategie indicate nel capitolo 6 e le relative cartine si basano sulle 12 aree d'intervento come definite nel Progetto territoriale Svizzera. La cartina 3 mostra unicamente i progetti già decisi nel quadro dei PROSIF.
Eliminare i dati sulla demografia dal momento che essi sono eterogenei ed evolutivi.	• Canton TI	Richiesta non accettata. Benché parziale, i dati demografici forniscono un ritratto utile anche a livello comparativo delle diverse aree d'intervento. I dati saranno, se disponibili, aggiornati ad ogni adattamento delle strategie per le aree d'intervento (vedasi Allegato 6).

Chapitre 6.7 Arc jurassien

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
La prise en considération des enjeux spécifiques au territoire de l'Arc jurassien est saluée.	• Ville du Locle	Prise de connaissance.
Diverses demandes de corrections concernant le texte relatif au besoin d'action.	• Canton NE • Canton JU	Demande partiellement acceptée. Les corrections relevant de la compétence de la partie Programme ont été effectuées.
Demande d'appuyer le contenu relatif à la nécessité d'une coopération transfrontalière en faveur d'une réduction des TIM notamment par le biais de mesures infrastructurelles et d'amélioration de l'offre.	• Canton NE • SAB	Demande partiellement acceptée. Le contenu a été précisé mais la partie Programme ne prend en compte que les mesures décidées dans le cadre de PRODES.

Demande de prise en compte de projets de jonctions autoroutières et des problèmes liés à la liaison N20-N5 entre Vauseyon et Serrières.	• Canton NE	Demande partiellement acceptée. Certains contenus ont été précisés. La partie Programme ne prend par ailleurs en compte que les mesures décidées dans le cadre de PRODES.
Demande de prise en compte du projet ArcExpress et de la ligne Porrentruy-Bonfol et de l'axe ferroviaire et autoroutier Bienne-Belfort	• SAB • VCS	Demande non acceptée. La partie Programme ne prend en compte que les mesures décidées dans le cadre de PRODES.
Demande de précision quant au titre et à la légende « augmentation des exigences d'utilisation des infrastructures (dont la garantie des transitions entre les routes nationales et le reste du réseau routier »)	• Canton NE	Demande acceptée. Le titre et le contenu y relatif ont été adaptés.
Demande d'inclusion d'études quant à la mise en œuvre d'alternatives de transport par bateau pour les marchandises	• ASNAV	Demande non acceptée. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
Diverses demandes de corrections concernant le texte relatif à la situation initiale	• Canton NE • Canton VD • VCS	Demande partiellement acceptée. Les corrections relevant de la compétence de la partie Programme ont été effectuées.
Demande d'intégration de la N18 Delémont-Bâle et de la H18 Glovelier – La Chaux-de-Fonds dans le réseau des routes nationales par le biais du PRODES.	• Canton JU	Demande non acceptée. La partie Programme ne prend en compte que les mesures déjà décidées dans le cadre de PRODES.
Demande de suppression du projet de développement de la N18	• VCS	Demande non acceptée. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
Demande de prise en compte des insuffisances actuelles aux heures de pointe dans les tunnels A16 (Mont-Terri et Mont-Russelin) ainsi que sur la H18 dans le secteur de Delémont.	• Canton JU	Demande non acceptée. Les problèmes de saturation mentionnés ne peuvent pas être comparés à ceux observés dans les autres territoires d'action. Le contenu de la partie Programme n'est pas adapté afin de conserver une certaine unité entre les territoires d'actions.
Demande de prise en compte du parc naturel régional vaudois	• Canton VD	Demande acceptée. La précision a été apportée.

Chapitre 6.8 Aareland

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen, Stossrichtung: Bei der zweiten Stossrichtung ist neben der Erschliessung mit ÖV und Fuss und Veloverkehr auch auf das übergeordnete Verkehrsnetz zu verweisen und allenfalls auch auf Gleisanschlüsse hinzuweisen.	Kanton SO	Antrag teilweise angenommen. Anpassung dahingehend, dass erläutert wird, dass bis 2040 auf der Autobahn N1 die grössten Engpässe behoben sein werden.
Güterverkehr: Für die Störfallvorsorge fehlt die Stossrichtung.	Kanton SO	Kenntnisnahme. Handlungsbedarf und Stossrichtung im Güterverkehr werden angepasst.
Karte 1: Die Signatur "Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen..." im Raum Oensingen-Olten ist schlecht erkennbar.	Kanton SO	Antrag angenommen. HR Kern wird etwas gegen Westen gezogen.
Ausgangslage Strasse: Die N1 ist in diesem Raum aufgrund der ausgeprägten Logistiknutzung vom überregionalen und nicht vom regionalen Verkehr belastet.	Kanton SO	Antrag angenommen. Anpassung diesbezüglich wird gemacht
Die Aufzählung der Massnahmen nach STEP 2025/2035 ist mit der Verdichtung der IR-Verbindungen zwischen Olten und Oensingen - (Solothurn) und somit der Einführung eines integralen Halbstundentaktes im Fernverkehr für Oensingen und Egerkingen zu ergänzen.	Kanton SO	Antrag nicht angenommen. Verdichtung Olten-Solothurn wird gemäss STEP 2025/2035 später erfolgen: nur RE wird ½ h Takt.
Entsprechend der Feststellung, dass das auch mit den Ausbauschritten gemäss STEP AS 2035 die Kapazität ausgeschöpft sein wird, ist der neuen Verbindung zwischen dem Raum Aarau und dem Limmattal eine hohe Priorität beizumessen.	Kanton AG	Antrag teilweise angenommen. Ergänzt wird die Stossrichtung «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen...»: dass entsprechende Kapazitätsausbauten geprüft werden.
Lenzburg wird hier irrtümlich dem Aareland und nicht dem Metropolraum Zürich zugeteilt.	Kanton AG	Antrag angenommen. HR Kern wird nicht so weit gegen Osten gezogen.
Unter Stossrichtung Güterverkehr ist folgendes zu ergänzen: "In Zusammenarbeit mit dem Bund und Bahn (ergänzen) erarbeiten die Kantone Solothurn und Aargau und die Anrainergemeinden eine Konzeption bezüglich Lage und Kapazität von Logistikhubs..."	SBB	Passage wird umformuliert.

Karte 1 ergänzen: • Linie Olten - Zofingen - Emmenbrücke ebenfalls als übergeordnete ÖV-Achse mit Güterverkehr darstellen.	• SBB	Antrag angenommen.
Linie Lenzburg - Dietikon (via Heitersberg) als übergeordnete ÖV-Achse mit Güterverkehr darstellen. Es handelt sich um eine Strecke von nationaler und internationaler Bedeutung für den Güterverkehr.	• SBB	Antrag angenommen.
Linie Lenzburg - Suhr - Zofingen als übergeordnete ÖV-Achse mit Güterverkehr darstellen. Es handelt sich um eine Strecke von nationaler Bedeutung für den Güterverkehr.	• SBB	Antrag nicht angenommen.
• Lenzburg-Wohlen-Muri als Gebiet mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV-Anteils ausweisen.	• SBB	Antrag nicht angenommen.
Projektliste ergänzen: • "Schlaufe Mägenwil" ist in AS 2025 enthalten.	• SBB	Antrag nicht angenommen. Alle Projekte, die bewilligt sind, z.B. die Schlaufe Mägenwil wird bereits Ausgangslage sein.
Karte 3 ergänzen: • "Schlaufe Mägenwil" (Verbindungsline Mägenwil - Birr) ergänzen. • "Spange "Öenz" (Verbindungsline Derendingen-Langenthal). • Fricktalachse mit Kapazitätserweiterung auf der Schiene einzeichnen. Für den Güterverkehr wurde die Kapazitäten erhöht.	• SBB	Antrag nicht angenommen. Alle Projekte, die bewilligt sind, z.B. die Schlaufe Mägenwil wird bereits Ausgangslage sein. Kapazitätserweiterung auf Bözberglinie wird nicht dargestellt, da bereits Ausgangslage (4 m Korridor).
Antrag: Stossrichtung ergänzen: Es sind vermehrt grosse Grünbrücken und Unterführungen zur Vernetzung von Grosssäugern nötig.	• Bird Life Schweiz	Antrag teilweise angenommen. Präzisiert wird: «...mit dem Bau von Wildtierpassagen» Grünbrücken werden in Kap. 4 allgemein behandelt.
Umschreiben: Stossrichtung Zu bewahren und gezielt aufzuwerten, hierfür sind regionale Konzepte nötig, welche den einzelnen Nutzungen Schwerpunkte zuweisen.	• Bird Life Schweiz	Kenntnisnahme
Im Kapitel Raum und Umwelt fehlen jeweils Überlegungen hinsichtlich Natur und Biodiversität.	• Bird Life Schweiz • SCNAT	Kenntnisnahme. Aussagen dazu in Kap. 4.

Chapitre 6.9 Nordostschweiz

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Bevölkerungswachstum – diverse Präzisierungen	• Amt für Bau und Infrastruktur (LI) • Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee • Verein St. Galler Rheintal	Antrag teilweise angenommen. Wurde zum Teil umgesetzt.
Problematisch sind fehlende Kapazitäten bei der Zollabwicklung. Diese generieren regelmässige Rückstaus auf der Nationalstrasse und auch auf dem nachgelagerten Netz. Dazu wurde keine Stossrichtung formuliert. Es ist eine entsprechende Stossrichtung zu formulieren. Vorschlag: «Der Bund (ASTRA und Zollverwaltung) erarbeitet Konzepte, um die Kapazitäten der Grenzübergänge besser mit dem Strassennetz abzustimmen.»	• Kanton SG	Antrag nicht aufgenommen. Ausfahrtspuren wurden auf den Pannestreifen schon verlängert. Zoll hat ihre Bedürfnisse (Einführung DaZIT). Somit ist der Spielraum auf Seite Bund begrenzt. Auf Seite Kantone würde auch Spielraum im Bereich MIV-Begrenzung bestehen (Siedlungsentwicklung, ÖV-Angebot, ...).
Infragestellung der Methodik zur Ausweisung der Gebiete mit Potenzial Erhöhung ÖV Nutzung und der entsprechenden Gebiete Insb. Achse Wil-St Gallen-St Margrethen addieren.	• Kanton SG • Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee	Antrag teilweise angenommen. Die Aufweisung erfolgte auf qualitativer Basis. Ziel ist aber dieser Prozess laufend im Rahmen der Diskussionen zu den Handlungsraumgesprächen fortzusetzen und wenn möglich auf fundiertere Methodik zu stützen. Es wird ein Hinweis dazu im Dokument eingefügt. Der Achse Wil-St Gallen-St Margrethen wird aufgenommen.
Der Satz ist wie folgt anzupassen: «Der ÖV-Anteil im Freizeitverkehr ist im Toggenburg und in den Flumserbergen ist in Gebieten, die schon ein gutes Angebot haben (z.B. Toggenburg, Flumserberge) durch Sensibilisierungsmassnahmen...»	• Kanton SG	Antrag nicht angenommen. Da keine Vollständigkeit sichergestellt werden kann, wird die alte Formulierung beibehalten.
Anzustreben ist eine verbesserte Anbindung des Toggenburgs an den Grossraum Zürich von Wattwil via Rapperswil nach Zürich HB und Dübendorf (Innovationspark). Mit dem Ausbau der Infrastruktur (Rickentunnel) können auch zweistöckige Zugkompositionen verkehren und eine umsteigefreie Anbindung so vereinfacht werden	• Region Toggenburg • SAB	Antrag nicht angenommen. Keine Aufnahme im Programmteil. Dies soll im Rahmen von SIS und STEP Schiene diskutiert werden. Erforderlichkeit der Kapazitätserhöhung für zweistöckige Zugkompositionen wäre dann zu beweisen.

S-Bahn FLACH – Anpassung der Texte gemäss der Volksablehnung in LI.	• Kanton SG • Amt für Bau und Infrastruktur (LI) • Amt der Vorarlberger Landesregierung (A) • Region Sarganserland-Werdenberg • SBB • Verein St. Galler Rheintal	Antrag angenommen. Der Text wurde angepasst.
Strassengebundener ÖV besser berücksichtigen allgemein sowie grenzüberschreitend (und entsprechende Umsteigen in Buchs und Sargans)	• Kanton AR • Amt für Bau und Infrastruktur (LI) • Verein St. Galler Rheintal	Antrag angenommen. Entsprechende Ergänzungen wurden vorgenommen.
Ergänzungen im grenzüberschreitenden Verkehr: Ein sehr grosser Handlungsbedarf besteht für den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr. Im St. Galler Rheintal sind Optimierungen an der Infrastruktur (direkte Verbindungen) und im Betrieb von Strasse und Schiene anzustreben. Der S-Bahnverkehr nach Deutschland muss ausgebaut werden, die regulatorischen Hürden müssen ausgeräumt werden	• SAB	Antrag teilweise angenommen. Mit dem Satz «Der ÖV-Anteil im grenzüberschreitenden Verkehr ist noch deutlich zu gering. » wird sowohl Pendler- und Freizeitverkehr abgedeckt. Strassengebundener ÖV wurde ergänzt. Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr Teil Programm ist nicht das richtige Gefäss, um Aussage zu regulatorischen Hürden auf deutscher Seite zu machen.
P+R im Ausland: nicht das Verkehrsproblem ins Ausland verlagern.	• Amt der Vorarlberger Landesregierung (A)	Antrag angenommen. Dies erfolgt natürlich nur, wenn dies im Rahmen von grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen mit dem Ausland abgestimmt ist. Eine Präzisierung wurde hier vorgenommen.
Wien – Salzburg – Innsbruck – Zürich -> Verlangsamung der Schweizer Strecke -> wichtige Umstiege (nach Basel und Paris) seien gefährdet -> könnte durch eine Schleife in Buchs gelöst werden	• Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (A) • Region Sarganserland-Werdenberg (für die Schleife)	Antrag angenommen. Ein Hinweis zu der Achse (Paris-) Zürich-Innsbruck-Wien wurde hinzugefügt.

Formulierung von Stossrichtungen zum Güterverkehr: 1) Neben Gossau ist auch das Rheintal aufzuführen. Eine oder zwei KV-Umschlaganlagen (explizit keine Grossterminals) zwischen Buchs und St. Margrethen sind zu planen und anschliessend zu erstellen. 2) Stossrichtung 2: Prüfung einer Güterumfahrung Zürich in einem künftigen Ausbauschritt STEP Schiene. 3) Die Herausforderung des Balanceaktes zwischen Personen- und Güterverkehr ist im Handlungsbedarf aufzuführen. 4) Im Themenbereich Güterverkehr ist ein Hinweis aufzunehmen, dass der Güterverkehr eine integrale Betrachtung des Verkehrssystems auf Schiene und Strasse und insbesondere deren Kombination bedarf. 5) Aus ökologischer Sicht wären kurze Transportwege auf der Strasse sicherlich wünschenswert. Die Schaffung von weiteren Umschlagsanlagen auch im ländlichen Raum gilt es erneut zu prüfen.	• Kanton SG (1+2) • Region Toggenburg (5) • Regio Wil (3+4) • SBB	Antrag teilweise angenommen: 1) Dies wird aufgenommen., wobei bemerkt, dass eine Konkretisierung der Verortung dieser Umschlagorte im Rahmen der periodischen Diskussionen in den Handlungsräumen angestrebt wird. 2) Nicht das richtige Gefäss. Soll in STEP Schiene /SIS geprüft werden. 3-5) Allgemeine Betrachtungen zum Güterverkehr wurden in den Kapiteln 2,3 und 4 hinzugefügt.
Linien Winterthur–Gossau SG und Frauenfeld–Romanshorn–St. Margrethen ebenfalls als übergeordnete ÖV-Achsen mit Güterverkehr darstellen. Die Linie St. Margrethen-Buchs SG ist ebenfalls als übergeordnete ÖV-Achse mit Güterverkehr darzustellen. Es handelt sich um eine Strecke von nationaler Bedeutung für den Güterverkehr.	• Regio Wil • SBB	Antrag angenommen.
Hartgestein / Güterverkehr Es wird mehrmals explizit der Hartgesteinsabbau erwähnt, der möglich bleiben sollte. Mit Blick auf den ehemaligen Steinbruch Campiun ist aus unserer Sicht zudem die Schwelle von mindestens 5% bzw. 10% gemäss Seite 138 zwingend zu beachten.	• Region Sarganserland-Werdenberg	Kenntnisnahme.

Verkehrsdrehscheiben: 1) Die Auflistung der Beteiligten ist um die Transportunternehmen und die Bahninfrastrukturbetreiber zu ergänzen. Die Erfahrung zeigt, dass mit dem steten Einbezug dieser starken Partner wesentlich bessere Lösungen entwickelt werden können. 2) Der Handlungsbedarf bezüglich Verkehrsdrehscheiben (Lage und Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben) ist bekannt und in den Agglomerationsprogrammen abgebildet. Eine Aufnahme in den Sachplan wäre ein wichtiger Schritt für die Koordination der Aktivitäten von Bund, Kantonen und Gemeinden.	• Kanton SG (1) • Region Appenzell AR - St.Gallen – Bodensee (2)	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. 1) die Formulierung bezieht sich primär auf die Verortung der Drehscheiben. Dies ist primär eine Aufgabe der Planung und somit der öffentlichen Akteure. Der Einbezug der Transportunternehmen bei der Gestaltung der Drehscheiben ist im Kapitel 3 vorgesehen. 2) Dies wird im Laufe der periodischen Handlungsraumgespräche angestrebt.
Umwelt: Den Anliegen des Umwelt- und Landschaftsschutzes gilt es Rechnung zu tragen. Aber keine Verschärfung.	• Region Toggenburg	Kenntnisnahme.
Umwelt: Aufwertung der Naherholungsgebiete nur ausserhalb der noch bestehenden Hotspots der Biodiversität	• Bird Life Schweiz • SCNAT	Antrag nicht angenommen. Sachplanverkehr ist nicht das richtige Gefäss für dieses Anliegen.
Die aufgeführten Zentren der Agglomeration Rheintal entsprechen nicht denjenigen des aktuellen Perimeters. Weder Dornbirn, Bregenz noch Lindau gehören momentan dazu. Im polyzentrisch geprägten Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Rheintal werden Heerbrugg, Altstätten, Lustenau, Hohenems und Götzis als Regionalzentren, sowie Feldkirch als Hauptzentrum aufgeführt.	• Verein St. Galler Rheintal	Antrag angenommen.
Ergänzungen in der Ausgangslage: Der Schiffverkehr zwischen Romanshorn und Friedrichshafen ist im Text positiv zu erwähnen, da die Fährverbindung über den See grosse Umwege erspart	• Kanton AR	Antrag teilweise angenommen. Ausgangslage wurde mit Achse Romanshorn-Friedrichshafen-Ulm/Stuttgart ergänzt.

Unter "Strasse: Netzbelastung und Vorhaben des Bundes" ist zu erwähnen, dass der Bund mit dem NEB folgende strategische Projekte von den Kantonen übernommen hat und diese im Rahmen des SIN und des STEP priorisieren und einem Ausbauschritt zuweisen wird: - Zubringer Appenzellerland / Umfahrung Herisau, Abschnitt 1 Nieschbergertunnel und Abschnitt 2 Wachteneggtunnel (AR) - Autobahnzubringer Region Rorschach (SG) - Ausbau A4 SH Herblingen – Grenzübergang Thayngen - Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) (TG) - Oberlandautobahn (ZH) - Ausbau Anschluss Reichenau (18), Ortsumfahrung Cunter – Savognin, Ortsumfahrung Bivio (GR)	• Kanton AR	Antrag teilweise angenommen. NEB Projekte wurden als gesondert in der Ausgangslage aufgenommen.
Aufnahme BTS analog Glarus Umfahrung Näfels	• Stadt Amriswil • Stadt Egnach • Stadt Romanshorn • Region Oberthurgau • SAB	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. NEB Projekte wurden als gesondert in der Ausgangslage aufgenommen.
Engpässe auf der Schiene: die Formulierung, dass es keine Engpässe auf der Schiene gibt, wird in Frage gestellt. Kapazitätsengpässe gäbe es zwischen Zürich und Winterthur und auch auf dem lokalen Netz (Gossau - St.Gallen, St.Gallen - Rorschach)	• Amt für Bau und Infrastruktur (LI) • Region Appenzell AR - St.Gallen – Bodensee • Regio Wil • VCS	Antrag nicht angenommen. Kapazitätsengpässe werden mit AS 2035 beseitigt.
Es wird beantragt, den geplanten Doppelspur- und Angebotsausbau auf der Strecke Sargans — Buchs - St.Gallen entsprechend zu ergänzen.	• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)	Antrag angenommen. wurde in der Ausgangslage ergänzt.
Die Durchbindung der Hoahrheinstrecke über Schaffhausen – Singen – Konstanz nach St. Gallen soll explizit erwähnt werden. Ebenso Angebotsverbesserungen auf der Gäubahn und die Abstimmung der Knoten Schaffhausen und Singen.	• Kanton SH	Antrag angenommen. Der Beschrieb der Ausgangslage wurde ergänzt.

Die im AS 2035 vorgesehene Angebotsverbesserung Zürich-St.Gallen ist ebenfalls aufzuführen. Sie ermöglicht einen Vollknoten im Bahnhof St.Gallen und verbessert damit die Erreichbarkeit von Stadt und Agglomeration wesentlich und birgt grosses Potenzial zur Verbesserung des regionalen ÖV Systems.	• Kanton SG • Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Die Angebotsverbesserung auf der Achse Zürich-St Gallen ist in der Ausgangslage schon erwähnt.
6.9, S. 125, Konkretisieren: • SG-BN/BI-GEAP anstelle SG – BN - GEAP Im AK35 gibt es keine direkte Verbindung BN-SG.	• SBB	Antrag angenommen. Wurde angepasst. Im Titel wird auch keine Aussage über eine direkte Verbindung gemacht.
Formulierung zum Flugplatz Altenrhein: Kanton Appenzell Ausserrhoden findet die Formulierung zu negativ. Land Vorarlberg lehnt die Erwähnung einer möglichen Konzession ab.	• Kanton AR • Amt der Vorarlberger Landesregierung (A)	Antrag angenommen. Die Formulierung wurde angepasst, damit sie neutraler wird und den aktuellen Umständen entspricht.
Es wird beantragt, die Verkehrsströme zwischen «Buchs (SG) und Liechtenstein/Vorarlberg» durch die aus dem gesamten Bezirk Werdenberg stammenden, über die Rheinübergänge verlaufenden stark ausgeprägten Verkehrsströme nach Liechtenstein/Vorarlberg zu ersetzen.	• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)	Antrag angenommen. Formulierung wurde angepasst.
Ergänzung zu grenzüberschreitenden Zusammenarbeit: nicht nur, im Rahmen des „Metropolitanraums Bodensee“, sondern auch im Rahmen der grenzüberschreitenden Agglomerationsprogramme Rheintal und Werdenberg-Liechtenstein, und institutionalisierten Lenkungsausschüssen	• Amt der Vorarlberger Landesregierung (A)	Antrag angenommen. Ergänzungen wurde sowohl in der Einleitung als in der Ausgangslage vorgenommen.
Bessere Berücksichtigung Voralpenexpress in der Ausgangslage	• Region Toggenburg • SAB	Antrag angenommen.
Stadtbahn Obersee	• Region Toggenburg • SAB	Antrag nicht angenommen. Projekte, die nicht in AS2035 aufgenommen worden sind, können nicht in der Ausgangslage aufgenommen werden.
Unterschiedliche Projektwünsche im Schienenverkehr	• IBSB	Antrag nicht angenommen. Sachplan Teil Programm ist hier nicht das richtige Gefäss. Ist eher für SIS und STEP relevant
Karten: diverse Kartenanträge	• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)	Antrag teilweise angenommen. Wurde grossenteils umgesetzt.
Karte: Die Strecke Zürich-Sargans-Buchs müsste auch IOP-Hauptnetz sein.	• SBB	Kenntnisnahme. Ist ein Lesbarkeitsproblem.

Karte: "Achsen mit Kapazitätserweiterung und/oder Angebotsverdichtungen Schiene." Es wird nicht auf allen in violett dargestellten Achsen die Kapazität ausgebaut.	SBB	Kenntnisnahme. Dies entspricht jedoch der Liste aus AS 2025 und 2035. Es bedeutet nicht, dass den ganzen Achsen entlang ausgebaut wird, sondern lediglich, dass eine Angebotserweiterung auf der Achse beschlossen wurde.
--	---	---

Chapitre 6.10 Gotthard

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Die Anbindung der Ost-Westachse an die Nord-Süd Achse (insbesondere Wintersicherung der Achse Andermatt – Realp) hat Priorität und ist entsprechend voranzutreiben, unabhängig der Problematik der durch den Klimawandel verstärkt auftretenden Naturgefahren.	Canton VS	Kenntnisnahme. Was die Schiene anbelangt, sind viele Elemente in der Handlungsraumstrategie schon vorhanden. Was die Strasse anbelangt, sind die genannte Belange eher von kantonaler Bedeutung und werden zufolge nicht hier übernommen.
Förderung effizientere Erschliessung peripher gelegener Gebiete: - Bergstrecke: das touristische Potenzial der Gotthard-Bergstrecke muss voll ausgenutzt werden. Die Bergstrecke muss auch für die Grunderschliessung langfristig erhalten bleiben. - Projekt Porta Alpina: wieder aufzugreifen.	- Canton TI - SAB	Antrag bereits berücksichtigt.
Karte 1: Handlungsbedarf und Stossrichtungen: Der Ort Göschenen ist auf der Karte zu ergänzen und der Raum Göschenen-Andermatt ist als «Raum mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastruktur» zu kennzeichnen.	Kanton UR	Antrag teilweise angenommen. Um die Homogenität zwischen den Handlungsräumen zu erhalten, ist es nicht möglich den Raum Göschenen- Andermatt als «Raum mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastruktur zu deklarieren». Der Ort Goschenen wird auf den Karten aufgenommen (Gleichbehandlung mit Airolo).
Ausgangslage: Nationalstrassen - Verschiedene Anpassungsvorschläge bezüglich Überlastungen des Gotthardtunnels (auch an Wochenenden), Betriebs des Lukmanierpasses und Aufnahme der H19 ins Nationalstrassennetz.	- Canton TI - Kanton UR - SAB	Antrag teilweise angenommen. Aussagen zur Überlastungen des Gotthardtunnels und zu Lukmanierpasses wurden angepasst. Keine Übernahme des Wunsches, H19 ins Nationalstrasse aufzunehmen, weil der Teil Programm des Sachplans nicht das richtige Gefäss dafür ist.

Ausgangslage: Schiene – Zwei Ergänzungsvorschläge: Der Grimseletunnel ist im Teil Programm aufzunehmen (Text und Karte) und Göschenen ist als Mobilitätshub zu bezeichnen.	• Kanton BE • Kanton UR • SAB	Antrag nicht angenommen. Da sonst in den Handlungsraumstrategien bis jetzt keine Mobilitätshubs bzw Verkehrsdrehscheiben identifiziert werden - dies wird aber im Rahmen der periodischen Diskussionen zu den Handlungsraumgesprächen angestrebt - wird hier Göschenen als wichtiger Umsteigepunkt beschrieben. Auf der Karte werden nur schon beschlossene Projekte aufgenommen.
Demografische Entwicklung: Absatz streichen, da die demografischen Daten heterogen sind und sich im Laufe der Zeit ändern (oder Absatz mit den Informationen zum Kanton Tessin ergänzen). Aussage zur Bevölkerungsentwicklung im Kanton Uri mit dem Verweis auf die Bevölkerungsprognose des BFS zu ergänzen.	• Canton TI • Kanton UR	Antrag teilweise angenommen. Die Aussagen zur demographischen Entwicklungen beziehen sich auf dem ganzen Perimeter. Lediglich die Aussagen zur Richtplanung betreffen nur UR. Es ist schwierig Aussage zu den Teilgebieten aus TI, GR und VS aus den entsprechenden Richtplänen zu entnehmen. Zu den Bevölkerungsprognosen wurden Anpassungen vorgenommen.

Chapitre 6.11 Alpes occidentales

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Le canton fait face à des enjeux spécifiques en raison de sa topographie, que ce soit dans le domaine de la démographie (dépeuplement des vallées latérales), de l'offre et de la complémentarité des modes transport, des futurs projets de contournement routiers (extensions des zones), de l'assainissement du bruit routier, de la protection des zones naturelles ou encore des dangers naturels (en lien notamment avec la problématique de l'aversion de la population vis-à-vis des risques).	• Canton VS	Prise de connaissance.
Demande d'amélioration de la situation dans le domaine des transports liée aux pics saisonniers	• SAB	Demande non acceptée. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
Demande de précision concernant la partie consacrée au transport de marchandises.	• Canton VS	Demande non acceptée. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
Demande de correction concernant les dangers naturels.	• Canton VS	Demande acceptée. La correction a été effectuée.

Demande de compléments du chapitre « Environnement » avec des mesures destinées à réduire les effets négatifs des infrastructures de transport (notamment mesures en faveur de la biodiversité et de protection contre le bruit, amélioration de la qualité de l'habitat, mesures de compensation et d'accompagnement, etc.).	• Canton VS • Bird Life Schweiz • SCNAT	Demande déjà prise en compte. Ces aspects ont déjà été traités dans les chapitres généraux.
Demande de compléments du chapitre « Environnement » concernant les dangers naturels.	• Canton VS	Demande déjà prise en compte. Ces aspects ont déjà été traités dans les chapitres généraux.
Demande de correction de la liste des projets PRODES rail	• SAB	Demande acceptée. La correction a été effectuée.
Demande de compléments de la liste des projets PRODES rail avec notamment des solutions de transport régional par câbles.	• Canton VS • SAB	Demande non acceptée. La partie Programme ne prend en compte que les mesures décidées dans le cadre de PRODES.
Demande d'amélioration de la desserte des vallées latérales (mobilité douce, TP dont transport à câbles, solutions numériques, etc.)	• SAB	Demande non acceptée. La partie Programme ne prend en compte que les mesures décidées dans le cadre de PRODES.
Demande d'élargir à deux voies la route de contournement liés à l'assainissement du dépôt de munitions de Mitholz.	• SAB	Demande non acceptée. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
L'ouverture durant l'année des cols de la Grimsel et de la Furka serait très appréciable, même si elle nécessite des aménagements particuliers afin de garantir la sécurité des voies de communications durant les périodes hivernales.	• Canton VS	Demande non acceptée. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
Diverses demandes de corrections concernant le texte relatif à la situation initiale	• Canton VS	Demande partiellement acceptée. Les corrections relevant de la compétence de la partie Programme ont été effectuées.

Chapitre 6.12 Ostalpen

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Es wird beantragt, dass unter „Strasse: Netzbelastung und Vorhaben des Bundes“ erwähnt wird, dass der Bund im Rahmen des NEB folgende strategischen Projekte von den Kantonen übernommen hat und diese im Rahmendes SIN und des STEP priorisieren und einem Ausbausschritt zuweisen wird: - ZubringerAppenzellerland / Umf. Herisau- Umfahrung Netstal (GL) - Autobahnzubringer Region Rorschach (SG) - Ausbau A4 SH Herblingen – Gr. Thayngen - Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) (TG) - Oberlandautobahn (ZH) - Ausbau Anschluss Reichenau (18), Ortsumfahrung Günter-Savognin, Ortsumfahrung Bivio (GR)	Kanton TG	Antrag teilweise angenommen. Der Stand dieser Projektierungen wird in den jeweiligen Handlungsräumen erwähnt.
Die Verkehrsüberlastungen an Spitzenzeiten beschränken sich nicht nur auf den Ferien- und Freizeitverkehr, sondern sind auf der A13 zwischen Rothenbrunnen und Reichenau regelmässig, zu beobachten. Antrag: Der Betrachtungsraum für die dichtbesiedelte Achse wird bis Thusis erweitert,	Region Viamala	Antrag angenommen. Schraffur wird angepasst: «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüche» bis Thusis
Für die peripheren Regionen des Kantons Graubünden ist nicht nur eine „hinreichende“, sondern eine gute Erschliessung mit dem ÖV wichtig. Die Erschliessungsgüte muss deshalb verbessert werden (nicht nur „grundsätzlich zu halten“).	SAB	Antrag nicht angenommen. Wort «hinreichend» wird unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten belassen.
Die Verbindungen in die Tourismusregionen müssen weiter ausgebaut und auf dem ganzen Strassen- und Schienennetz muss die Resilienz gegen die Folgen des Klimawandels gestärkt werden.	SAB	Antrag bereits berücksichtigt. Aussage zu «Resilienz» auf den Bergstrecken allgemein in Kapitel 2 und 4 abgehandelt.
Lücken im Bahnnetz müssen geschlossen werden. Dazu gehört für uns insbesondere die Verbindung von Zernez ins Vinschgau.	SAB	Kenntisnahme. Ist nicht Gegenstand des HR Inhalts.

Die Achse der ökonomischen Aktivitäten ist bis Schiers zu erweitern, da auch das untere Prättigau in dieser Hinsicht für den Kanton Graubünden wichtig ist. Zu den Regionalzentren sollten zusätzlich Disentis/Mustér, Pontresina und Zernez gezählt werden. Darüber hinaus sollten zu den wichtigen Nord-Süd-Verbindungen die Albula- und die Berninalinie dazugezählt werden.	• RhB	Antrag teilweise angenommen. Landquart-Schiers kann im Einleitungstext aufgenommen werden. Entsprechende Anpassungen werden gemacht.
Stossrichtung 3: Die Erschliessungsgüte in die benachbarten Regionen in Italien und Österreich ist nicht nur zu erhalten, sondern durch eine gezielte Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in diesen Gebieten zu fördern.	• RhB	Antrag nicht angenommen. «erhalten» bleibt gemäss Diskussionen im Vorfeld der Anhörung.
Güterverkehr: Eine Stossrichtung sollte aufgrund der Bedeutung des Schienengüterverkehrs im Kanton Graubünden zumindest formuliert werden: «Beim regionalen Güterverkehr sind Abgeltungen von Bund und Kanton bei den heutigen Rahmenbedingungen Schiene / Strasse erforderlich.»	• RhB	Antrag teilweise angenommen. Stossrichtung zu Abgeltungen sind nicht Kern der Sachplaninhalte. Herausforderungen der Finanzierung werden global in Kapitel 2 aufgenommen.
Auf der Karte 1 sind die Kriterien für Regionen, in welchen die effizientere Erschliessung gefördert werden soll (dunkelgrüne Flächen), nicht ganz ersichtlich. Diese sollte auf sämtliche (Haupt-)Talschaften des Kantons Graubünden ausgeweitet werden (z.B. Puschlav, Engadin, Flüelapass, Albulatal, Unterschnitt, Prättigau, Arosa und Plessur).	• RhB	Antrag nicht angenommen. Achsen mit vordringlichem Bedarf sind eingetragen. Die weiteren erwähnten Achsen sind nicht prioritär. Deshalb: Nichteintreten.
In der Karte 3 sind die beiden RhB-Projekte aus dem STEP AS 2035 – die Neutrassierung Fideris sowie die Kreuzungsstelle Li Foppi – einzuzeichnen. Zudem sind auf dieser Karte folgende im KRIP enthaltenen Projekte aufzunehmen: Doppelspurinseln zwischen Landquart und Klosters, Leistungssteigerung Surselva-Linie, Doppelspur Landquart – Zizers, Verlängerung der Bahnlinie von St. Moritz bis St. Moritz Bad sowie für die Bahnprojekte im Rätischen Dreieck.	• RhB	Antrag nicht angenommen. Projekte werden gemäss Planungsstand STEP 2035 aufgenommen.

Karte 1: In der Legende auf der Karte fehlt eine Erklärung zu den Pfeilen um Buchs und Feldkirch, welche zur Karte Handlungsraum Nordostschweiz gehören. Entweder die Pfeile rausnehmen oder Legende vervollständigen.	SBB	Antrag angenommen. Pfeile «grenzüberschreitender Verkehr» wird in Legende aufgenommen.
Die Kartenausschnitte stellen den geographisch lokalisierbaren Handlungsbedarf bzw. die Kapazitätserweiterungen auf den Nationalstrassen / der Schiene dar. Es wäre wünschenswert, die Ortschaftsbezeichnungen Buchs (SG) und Schaan (LI) entsprechend ihrer tatsächlichen geographischen Lage anzuordnen.	Amt für Bau und Infrastruktur (LI)	Antrag angenommen. Buchs und Schaan sind in NO-CH vertauscht.: wird angepasst.
Der Handlungsraum Ostalpen umfasst im Wesentlichen den Kanton Graubünden sowie Teile der Kantone Glarus und St.Gallen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Handlungsraum Ostalpen über die Passstrasse St.Luzisteig (Maienfeld (GR) - Balzers (LI)) auch ein Bindeglied nach Liechtenstein darstellt.	Amt für Bau und Infrastruktur (LI)	Antrag angenommen. Bindeglied nach Liechtenstein wird erwähnt.
Aufgrund der Überlagerung von Pendler-, Einkauf- und Freizeitverkehr kommt es an Spitzentagen in den Agglomerationen zu Verkehrsproblemen. Die saisonale Überlastung von Schiene und Strasse durch den Ferien- und Freizeitverkehr wirken über die Agglomerationsgrenzen hinaus und führen agglomerationsübergreifend zu Verkehrsproblemen. Antrag: Wir beantragen, den Handlungsbedarf dahingehend zu ergänzen, als dass sich die Verkehrsprobleme aufgrund der überlasteten Nationalstrassen agglomerations- und grenzübergreifend negativ auswirken. Es sind effektive Bestrebungen gegen den in Überlastungssituationen der Nationalstrasse auftretenden Schleichverkehr aufzunehmen.	- Amt für Bau und Infrastruktur (LI) - Espace mobilité	Antrag teilweise angenommen. Es wird aufgenommen, dass Verkehrsprobleme aufgrund ungenügender Netzaabstimmungen agglomerations- und grenzübergreifend negativ auswirken können.

3.8 Prises de position concernant les annexes

Les demandes quant aux annexes de la partie Programme ont été regroupées ci-dessous par thème.

Demande	Auteurs	Type de prise en compte
Des compléments au glossaire ont été proposés.	• Kanton BE • SCNAT • Bird Life Schweiz • CST	Demande acceptée. Les définitions des termes utilisés dans le corps du texte ont été ajoutées au glossaire ou complétées (culture du bâti, hub logistique, multimodalité, projets de la Confédération).
Des compléments sont proposés en ce qui concerne les sources du glossaire.	• SCNAT • Bird Life Schweiz	Demande non acceptée. Seules les bases utilisées sont citées dans les sources du glossaire.
La carte du Projet de territoire Suisse représentée dans l'Annexe 2 est en accord avec l'autorité de planification fédérale bavaroise et ne contient pas de contenus contraignant pour le territoire de l'État libre de Bavière.	• Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (D)	Pris de connaissance. Cette carte a été reprise dans les annexes de la partie Programme à titre informatif.
Faire ressortir davantage certains territoires dans la carte Collage des projets de territoire cantonaux.	• Canton NE • Forum d'agglomération du Grand Genève	Demande non acceptée. Ce collage regroupe à titre informatif les cartes disponibles des projets de territoire cantonaux (ou équivalent).
Différents compléments de l'annexe 7.3 concernant le transport de marchandises, les transports par câbles, ainsi que la mobilité douce.	• Canton VS • Forum d'agglomération du Grand Genève • Schweizerischer Binnenschiffverkehrsverband Zürich und Ostschweiz (SBSV)	Demande partiellement acceptée (transports de marchandises et par câbles). Les compléments concernant la mobilité douce avaient déjà été apportés.
Carte interopérabilité réseau ferroviaire (Annexe 3) : faire passer la ligne Bienne-Bâle du réseau complémentaire au réseau principal	• Canton JU	Demande non acceptée. Cette carte a été remplacée par la carte de base du réseau ferroviaire suisse actuel (voie normale et voie étroite).
Préciser à quelle carte fait référence l'annexe 4 « Description de la carte de base relative au développement territorial souhaité ».	• Canton FR	Demande acceptée.

4. Résultats de la deuxième consultation des offices fédéraux

La deuxième consultation interne des offices fédéraux a eu lieu en mai 2021. Les offices suivants ont participé : AFF, armasuisse, ChF, OFAC, OFAG, OFC, OFEN, OFEV, OFJ, OFS, OFT, OFPER, SECO, SG-DDPS et SG-DFF. Aucune incompatibilité n'est apparue avec les objectifs et les principes des planifications fédérales respectives. De même, il n'y a pas de différences avec les conceptions et les plans sectoriels existants conformément à l'art. 13 RPG de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700). Toutefois, des adaptations et compléments ont été demandés et effectués.

Le SG-DFF a demandé que la partie conceptionnelle du plan sectoriel traite des effets de la pandémie de COVID-19 sur la mobilité de la société. Même si les effets à long terme de la pandémie de COVID-19 sur les infrastructures de transport ne peuvent pas être estimés à l'heure actuelle, la demande a été acceptée et le sujet a été traité comme un défi au chapitre 2.

Dans la partie conceptionnelle et dans les territoires d'action, l'OFC a formulé diverses demandes concernant la prise en compte de la culture du bâti dans la coordination entre l'urbanisation et les transports ainsi que la référence à l'Inventaire fédéral des sites d'importance nationale (ISOS). Les demandes ont été acceptées sur le principe et des compléments ont été effectués de façon générique.

armasuisse a rappelé qu'il est important que les infrastructures militaires pertinentes pour les transports soient prises en compte dans les planifications fédérales, raison pour laquelle il y est désormais fait référence dans la partie conceptionnelle et plus précisément dans le chapitre 1 consacré aux interactions avec les autres plans sectoriels.

Pour l'OFAC, il manquait, dans la typologie des interfaces multimodales au chapitre 3.2, l'intégration des aéroports nationaux. La référence au fret aérien dans le chapitre 3.3 dédié au transport de marchandises faisait également défaut. Les ajouts correspondants ont été effectués.

Enfin, l'OFT a soumis diverses demandes de compléments et de précisions, notamment concernant les listes de projets d'aménagement figurant dans les territoires d'action. Les modifications correspondantes ont été faites.

5. Examen en vertu des articles 17 et 21 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire

L'ARE examine pour le compte du Département à l'origine de la demande, dans le cas présent le DETEC, si les conditions d'adoption d'un plan sectoriel ou d'une conception selon l'art. 13 LAT sont remplies. « Mobilité et territoire 2050 » ayant été élaboré sous l'égide de l'ARE, l'ARE n'établit pas de rapport d'examen à proprement parler, mais apporte la preuve que les exigences quant au contenu, au respect des procédures et à la forme sont remplies (art. 21, al. 2, OAT).

5.1 Exigences relatives au contenu

La partie Programme du plan sectoriel des transports « Mobilité et territoire 2050 » poursuit une approche de planification englobant l'ensemble des transports, tient compte de l'évolution des besoins de l'économie et de la société en matière de mobilité et porte une attention accrue aux répercussions sur l'environnement. Les contenus du plan sectoriel correspondent donc aux principes d'aménagement énoncés à l'art. 3 LAT. À travers ce plan sectoriel qui examine les différents modes de transport (route, rail, aéronautique, navigation), la Confédération entend :

- promouvoir un système global de transports efficace,
- soutenir le développement durable du territoire,
- limiter autant que possible les atteintes à l'environnement ; et
- préserver la qualité de vie élevée qui règne en Suisse.

Le chapitre 2, qui livre une analyse de la problématique se posant dans le champ de tensions entre urbanisation, territoire et transports, mais aussi et surtout les chapitres 3.1 et 3.2, qui tracent la « Vision mobilité et territoire 2050 », montrent la contribution du plan sectoriel au développement territorial visé (art. 1 LAT).

Le chapitre 4 formule des stratégies de développement et des principes d'action, ainsi que des mesures de mise en œuvre, centrés sur cette vision. Ces stratégies de développement et principes d'action trouvent une concrétisation dans l'analyse des territoires d'action réalisée au chapitre 6.

Les chapitres 1 et 5 se penchent sur les délimitations et sur le champ d'application du document et, notamment, replacent ce dernier dans le contexte des niveaux de planification en aval et des compétences cantonales et communales en matière de planification. Les exigences de l'art. 14 OAT relatives au contenu sont par conséquent satisfaites.

5.2 Compatibilité avec les autres projets de la Confédération et des cantons

La partie Programme du plan sectoriel des transports « Mobilité et territoire 2050 » se réfère aux bases dans tous les domaines qui sont pertinents pour les sujets qu'elle traite, comme le Projet de territoire Suisse ou la Stratégie pour le développement durable, et met en œuvre au niveau de la planification les décisions du Parlement sur les dossiers relatifs aux transports. La partie Programme chapeaute les parties mise en œuvre spécifiques à chaque mode de transport, à savoir Infrastructure rail (SIS), Infrastructure route (SIN), Infrastructure aéronautique (SIL) et Infrastructure navigation (SIF). Elle constitue dès lors pour les autorités fédérales, cantonales et communales un **cadre obligatoire** pour les dossiers relatifs aux transports et les messages relatifs aux programmes de la Confédération, pour les projets d'agglomération et, partant, pour la coordination entre les planifications spécifiques aux différents modes de transport. Mais elle représente également un cadre de référence pour la planification directrice cantonale et la planification d'affectation communale pour ce qui a trait aux activités de la Confédération.

En retour, elle tient compte, selon le principe du contre-courant, des objectifs et prescriptions des planifications aval et de ceux des plans directeurs cantonaux.

5.3 Exigences procédurales

La partie Programme du plan sectoriel des transports est élaborée conformément aux étapes prévues par l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (RS 700.1 du 28 juin 2000 ; art. 14 à 23). Le plan sectoriel est le fruit du travail conjoint de l'ARE, de l'OFROU, de l'OFT, de l'OFAC et de l'OFEV. La collaboration exigée par l'art. 17 OAT a été menée entre le 1^{er} trim. 2019 et le 1^{er} trim. 2020 dans le cadre de plusieurs phases d'échanges spécialisés et a porté tant sur les parties conceptionnelles du document que sur les parties spécifiques aux territoires d'action. Les autres offices fédéraux concernés mais aussi les cantons et les villes ont été associés à ce processus collaboratif de manière précoce et adéquate selon les niveaux d'Etat.

Une procédure de consultation et de participation telle que visée par l'art. 19 OAT a eu lieu au 4^e trim. 2020. Le rapport explicatif présente la manière dont ont été prises en compte les objections formulées.

Lors de la consultation qui s'est tenue aux 2^e et 3^e trim. 2021, les cantons ont encore eu l'occasion de signaler les contradictions restantes par rapport aux plans directeurs cantonaux (art. 20 OAT). Aucune procédure de conciliation au sens de l'art. 13 OAT n'a été demandée.

5.4 Exigences relatives à la forme

Les contenus obligatoires du plan sectoriel sont clairement mis en évidence, et il est aussi indiqué clairement qui est lié par ce caractère obligatoire. Le texte et les cartes donnent des indications sur les contextes nécessaires à la bonne compréhension des contenus du plan sectoriel. Le rapport explicatif renseigne sur l'objet et le déroulement de la planification et de la collaboration. Il expose le type de prise en compte dont ont fait l'objet les différents intérêts et demandes.

Le plan sectoriel est publié sur Internet et peut être consulté sur le site Web de l'ARE. Sur demande, une version au format papier peut être adressée.

Annexes

Liste nominative des participants à la consultation et participation publique (art. 19 OAT)

Cantons

- BPUK - Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
- AG - Kanton Aargau
- AI - Kanton Appenzell Innerrhoden
- AR - Kanton Appenzell Ausserrhoden
- BE - Kanton Bern
- BL - Kanton Basel-Landschaft
- BS - Kanton Basel-Stadt
- FR - Canton de Fribourg
- GE - Canton de Genève
- GL - Kanton Glarus
- GR - Kanton Graubünden
- JU - Canton du Jura
- LU - Kanton Luzern
- NE - Canton de Neuchâtel
- NW - Kanton Nidwalden
- OW - Kanton Obwalden
- SG - Kanton St. Gallen
- SH - Kanton Schaffhausen
- SO - Kanton Solothurn
- SZ - Kanton Schwyz
- TG - Kanton Thurgau
- TI - Canton Ticino
- UR - Kanton Uri
- VD - Canton de Vaud
- VS - Canton du Valais
- ZG - Kanton Zug
- ZH - Kanton Zürich

Villes et communes

- ACS - Association des Communes Suisses
- SSV - Schweizerischer Städteverband
- Città di Bellinzona
- Città di Lugano
- Comune di Chiasso
- Comune di Maroggia
- Stadt Amriswil
- Stadt Egnach
- Stadt Luzern
- Stadt Romanshorn
- Ville du Locle

Associations régionales

- AG Berggebiet – Arbeitsgruppe Berggebiet
- CRTM - Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio
- Forum d'agglomération du Grand Genève
- Pro Gottardo
- Regio Wil
- Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee
- Region Oberthurgau

- Region Sarganserland-Werdenberg
- Region Toggenburg
- Region Viamala
- RWU - Regionalplanung Winterthur und Umgebung
- RZU - Planungs Dachverband Region Zürich und Umgebung
- SAB - Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
- Verein St. Galler Rheintal
- ZPF - Zürcher Planungsgruppe Furttal

Partis politiques

- GLP Schweiz - Grünliberale Partei Schweiz
- GLP ZH - Grünliberale Partei Kanton Zürich
- SP Schweiz - Sozialdemokratische Partei der Schweiz

Autres organisations

- ABAC - Association bien vivre à Chavannes
- ABAZE - Swiss Association Zero Emission Boat
- Aéroport International de Genève
- AEROSUISSE - Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
- AGVS - Auto Gewerbe Verband Schweiz
- Alprail - L'association lémanique pour la promotion du rail
- ASNAV - Association Suisse pour la Navigation Intérieure
- ASTAG - Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
- ASTUTI - Pro Bahn Schweiz sezione Ticino
- ATA - Associazione Traffico e Ambiente
- Automobil Club der Schweiz
- auto-schweiz
- Bauernverband Appenzell Ausserrhoden
- Bauernverband Nidwalden
- Bauernverband Obwalden
- Bauernverband Uri
- BFU - Beratungsstelle für Unfallverhütung
- Bird Life Schweiz
- CCIG - Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
- Cemsuisse - Verband der Schweizerischen Cementindustrie
- CerclAir
- CFS - Cargo Forum Suisse
- Citrap-vaud
- CP - Centre Patronal
- CST - Cargo Sous Terrain
- EBS - Entwicklung Bauwerk Schweiz
- economiesuisse
- Espace mobilité
- EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino
- Eurotube
- Flughafen Zürich AG
- FMS - Föderation Motorradfahrer Schweiz
- FSKB - Fachverband der Schweizerischen Kies- und Betonindustrie
- FSU - Fachverband Schweizer Raumplaner
- Fussverkehr Schweiz
- Greenpeace
- HEV - Hauseigentümerverband Schweiz
- IBSB - Initiative Bodensee-S-Bahn
- IKEA

- Infra Suisse
- KIBAG AG
- LBV - Luzerner Bäuerinnen- und Bauernverband
- mybuxi
- Ovest Rail
- Pro Natura
- RhB - Rhätische Bahn
- SBB - Schweizerische Bundesbahnen
- SBSV - Schweizerischer Binnenschiffahrtsverband Zürich und Ostschweiz
- SBV - Schweizer Bauernverband
- Schaffhauser Bauernverband
- Schweizerischer Baumeisterverband
- SCNAT - Akademie der Naturwissenschaften Schweiz
- Seilbahnen Schweiz
- SES - Schweizerische Energie-Stiftung
- SGV - Schweizerischer Gewerbeverband
- SIA - Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
- SOB - Schweizerische Südostbahn AG
- Solothurner Bauernverband
- strasseschweiz / routesuisse
- SVI - Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
- Swiss eMobility
- Swiss International Air Lines AG
- SwissMetro-NG
- TCS - Touring Club Suisse
- VAP - Verband der verladenden Wirtschaft
- VCS - Verkehrs-Club der Schweiz
- VÖV - Verband öffentlicher Verkehr
- VSH - Verband Schweizerischer Hartsteinbrüche
- VWR - Verein für die Weiterführung der Rheinschiffahrt
- Wirtschaftskammer Baselland
- WWF Schweiz
- ZBV - Zürcher Bauernverband

Privés

- Oetterli, Stohler und Suter

Pays voisins

- Amt der Vorarlberger Landesregierung (A)
- Amt für Bau und Infrastruktur (LI)
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (D)
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (A)
- Pôle Métropolitain du Genevois français (F)
- Préfecture Région Auvergne Rhône Alpes (F)