



Fonds pour le réseau des routes nationales et le trafic d'agglomération (Fonds d'infrastructure)

Rapport de consultation

22. novembre 2005

Sommaire

1	Aperçu de la situation.....	1
2	Participation à la procédure de consultation	1
3	Résumé des résultats	2
4	Résultats détaillés de la procédure de consultation.....	3
4.1	Évaluation générale du projet mis en consultation	3
4.2	Conception	4
4.3	Fonds d'urgence.....	5
4.3.1	Sur le fonds d'urgence en général.....	5
4.3.2	Projets à financer par le fonds d'urgence	5
4.4	Fonds d'infrastructure	7
4.4.1	Sur le fonds d'infrastructure en général.....	7
4.4.2	Domaine 1 : trafic d'agglomération.....	7
4.4.3	Domaine 2 : achèvement du réseau des routes nationales	8
4.4.4	Domaine 3 : garantie de fonctionnement du réseau des routes nationales	8
4.4.5	Ressources, quotes-parts et durée de validité du fonds	8
4.5	Mesures en faveur des régions périphériques et des régions de montagne.....	9
4.5.1	Contributions au financement des routes principales.....	10
4.5.2	Infrastructure ferroviaire.....	10
4.6	Utilisation des recettes routières à affectation obligatoire au profit des transports publics et des RER	11
4.7	Autres remarques.....	11
4.7.1	Relations aux autres instruments de financement et perspectives	11
4.7.2	Financement des routes principales.....	12
4.7.3	Provisions du financement spécial circulation routière.....	12
4.7.4	Augmentation de l'impôt sur les huiles minérales	12
4.7.5	Modifications de la Constitution	12
	Annexe 1 : Présentation synthétique.....	i
	Annexe 2 : Liste des destinataires et des participants à la consultation (avec abréviations)	xv

1 Aperçu de la situation

Le 13 avril 2005, le Conseil fédéral a mis en consultation le projet de « fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (fonds d'infrastructure) ». La consultation a duré jusqu'au 15 juillet 2005.

Le projet a pour but d'assurer le financement nécessaire au règlement des problèmes qui subsistent dans le domaine des infrastructures de transport. Il s'agit principalement de la mise à disposition de moyens de la Confédération pour le trafic d'agglomération. Il faut en outre assurer le financement de l'achèvement du réseau des routes nationales et le maintien de sa fonctionnalité, et enfin garantir le financement de la substance et le maintien de la valeur des infrastructures existantes dans les régions périphériques et dans les régions de montagne. Le projet soumis à consultation comprend donc trois parties :

le fonds d'urgence, comme mesure prenant effet immédiatement,

le fonds d'infrastructure,

les mesures d'accompagnement en faveur des régions périphériques et des régions de montagne.

Pour les détails, le lecteur est invité à se reporter au rapport destiné à la consultation, du 13 avril 2005¹.

2 Participation à la procédure de consultation

L'invitation à participer à la consultation a été adressée aux services cantonaux, aux villes et aux communes, aux partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, aux associations faîtières de l'économie suisse, aux associations et aux organisations de transport, aux organisations de protection de l'environnement, de la nature et des sites et aux autres collectivités intéressées. La procédure a donné lieu à 99 prises de position. La liste des destinataires² est donnée à l'annexe 2.

	Participants à la consultation			
	Total groupements invités	Pas de prise de position	Réponses spontanées	Prises de position enregistrées
Services cantonaux	29	1	1	29
Villes et communes	2	--	4	6
Partis	16	9	--	7
Associations faîtières de l'économie	8	2	--	6
Associations et organisations de transport	13	1	2	14
Organisations de protection de l'environnement, de la nature et du patrimoine	4	--	5	9
Autres destinataires	11	3	20	28
Total	83	16	32	99

¹ <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/medienmitteilungen/artikel/20050406/02226/index.html>

² Pour des raisons de commodité de lecture, seule la forme masculine est utilisée, mais la forme féminine est toujours sous-entendue.

3 Résumé des résultats

Position de principe

Dans l'ensemble, les réponses sont favorables à la ligne générale du projet et relèvent notamment la rapidité de réaction du Conseil fédéral après le rejet du contre-projet à l'initiative Avanti. Les éléments positifs particulièrement mis en évidence sont la création d'un fonds d'infrastructure alimenté par les recettes routières à affectation obligatoire, l'aide au trafic d'agglomération, l'achèvement du réseau des routes nationales, la réalisation rapide des projets urgents et prêts à être mis en œuvre et la diminution des provisions actuelles par le financement spécial du trafic routier. Les mesures proposées pour les régions périphériques et les régions de montagne ont également été favorablement accueillies. Mais l'accord sur le principe est assorti de nombreuses et importantes demandes de modification et d'amendement. Les opinions divergent notamment sur la répartition des ressources du fonds entre les différents modes de transport.

Dans la forme proposée, le projet d'échelonnement avec un fonds d'urgence comme solution transitoire et un fonds d'infrastructure pour le long terme n'obtient l'adhésion que d'une minorité. De nombreux participants sont favorables à la création d'un fonds unique régi par une loi unique assortie de dispositions transitoires permettant la réalisation des projets urgents.

Les milieux des professionnels de la route notamment sont de l'avis que la liste des projets urgents accorde trop de place aux transports publics, et de ce fait ils la rejettent comme étant « anticonstitutionnelle ». L'UDC et les groupements économiques regrettent également ce « déséquilibre » et exigent une refonte de la liste. En revanche, le PS, les syndicats, les associations de protection de l'environnement et le Conseil municipal de la ville de Zurich approuvent la liste des projets telle qu'elle a été soumise. D'autres critiques visent le manque de transparence dans les critères qui ont déterminé le choix des projets. La liste devrait être revue et les critères dûment explicités, de même que la procédure de sélection. Les cantons souhaitent être davantage associés au processus de sélection des projets.

Sur le fonds d'infrastructure

Quant à son principe, le fonds d'infrastructure remporte une large adhésion. Dans la forme présentée, il est nettement rejeté par le Parti écologiste et par les organisations de protection de l'environnement, de la nature et des sites.

L'idée de financer une partie des projets dans le domaine du trafic d'agglomération par le fonds d'infrastructure est approuvée par une forte majorité. Cependant, les conceptions divergent fortement quant à la répartition des fonds entre les différents modes de transport.

Une majorité des réponses est favorable à l'achèvement du réseau des routes nationales par les ressources du fonds d'infrastructure. Le PES, les organisations de protection de l'environnement et de la nature et le canton de Zurich se déclarent opposés au financement de l'achèvement du réseau des routes nationales par le fonds d'infrastructure.

C'est le troisième domaine de financement prévu par le fonds d'infrastructure – la garantie de fonctionnement du réseau des routes nationales – qui fait l'objet de la plus vive controverse. Le PS, le PES, les organisations de protection de l'environnement et de la nature et les syndicats émettent de sérieuses réserves. Il est demandé que toute nouvelle extension du réseau des routes nationales soit soumise au référendum facultatif.

Sur les mesures en faveur des régions périphériques et des régions de montagne

Ce domaine est également controversé. Les régions périphériques et les régions de montagne elles-mêmes ont l'impression que leurs problèmes ne sont pas assez pris au sérieux, estimant que les mesures proposées sont trop vagues et trop peu concrètes. Elles demandent des propositions plus concrètes, par exemple que le financement des routes principales soit également assuré par le fonds d'infrastructure.

Financement des transports publics et des RER par les recettes routières à affectation obligatoire

Le recours aux recettes routières à affectation obligatoire pour le financement de projets de transports publics et en particulier de RER dans les agglomérations est très controversé. Certains reconnaissent la constitutionnalité du projet, tandis que d'autres se demandent s'il est légal de financer des projets ferroviaires (RER) par l'un des fonds prévus.

4 Résultats détaillés de la procédure de consultation

4.1 *Évaluation générale du projet mis en consultation*

L'idée générale du projet est bien accueillie dans l'ensemble, en particulier la rapidité d'action du Conseil fédéral après le rejet du contre-projet à l'initiative Avanti. La majorité des réponses approuvent notamment la création d'un fonds d'infrastructure alimenté par les recettes routières à affectation obligatoire, l'aide au trafic d'agglomération, l'achèvement du réseau des routes nationales et le rapide achèvement des projets urgents et prêts à réaliser. De même, la diminution des provisions existantes par le financement spécial du trafic routier rencontre une large approbation. Les mesures proposées en faveur des régions périphériques et des régions de montagne reçoivent également un accueil favorable.

Malgré cet accord sur le principe, de nombreux avis exprimés demandent des modifications ou des amendements.

- abandon de l'idée de fonds d'urgence, respectivement intégration du fonds d'urgence au fonds d'infrastructure : les partis bourgeois, les milieux économiques, la plupart des cantons et les associations de transport rejettent le projet de fonds d'urgence mais soutiennent l'idée d'une procédure urgente dans le cadre du fonds d'infrastructure. Le PS, le PES et les organisations de protection de l'environnement, de la nature et des sites approuvent le projet de fonds d'urgence, mais accepteraient aussi, le cas échéant, la solution du fonds unique (en fonction des projets concrets de ce fonds dans le domaine des transports publics) ;
- liste des projets urgents et prêts pour la réalisation : les cantons demandent un réexamen des projets urgents et prêts pour la réalisation. Ils exigent aussi plus de transparence et de participation au choix des projets ;
- mesures en faveur des régions périphériques et des régions de montagne : les régions concernées ne sont pas satisfaites des mesures proposées. Elles demandent un appui supplémentaire et plus concret ;
- répartition des ressources : les opinions sont fortement divergentes sur la manière de répartir les ressources entre les différents modes de transport et les différents projets. Le PS, le PES, les syndicats et les organisations de protection de l'environnement, de la nature et du patrimoine

soutiennent les projets dans le domaine des transports publics dont le financement est prévu par les ressources du fonds d'urgence tout en regrettant que les transports non motorisés n'y soient pas intégrés. Ces mêmes milieux ont une position critique à l'égard des projets routiers. Ils refusent en particulier l'extension du réseau des routes nationales comme solution aux goulots d'étranglement, ou alors demandent que les projets d'extension soient soumis au référendum facultatif. Les partis bourgeois, les milieux économiques et les associations de transport routier soutiennent le financement du trafic d'agglomération sur route et sur rail, mais demandent que la répartition des ressources entre les divers modes de transport soit conforme à la Constitution et équilibrée. Ces milieux sont d'avis que le projet soumis à la consultation, et en particulier le fonds d'urgence, privilégie les transports publics. Ils refusent le financement des transports non motorisés. Les associations de transport routier rejettent le financement de projets ferroviaires ou RER dans le trafic d'agglomération (contrairement au financement de tramways, de chemins de fer urbains, de métros, etc.) et mettent en doute la constitutionnalité de ce projet de financement.

Il n'y a que le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures et le PEP qui aient émis des réserves de principe. Le premier estime incompréhensible qu'on doive créer deux réserves de financement avant même l'entrée en vigueur de la RPT. Quant au PEP, il demande un réexamen approfondi du projet, dont il juge la réflexion surannée, et exprime de sérieuses critiques à l'encontre de nouveaux investissements routiers.

4.2 Conception

L'idée générale des deux fonds, soit un fonds d'infrastructure pour le long terme et un fonds d'urgence comme solution transitoire, n'a été favorablement accueillie que par une minorité (BE, FR, GE, Conseil municipal de Zurich, PS, syndicats, les deux associations de transports publics, equiterre et Lausanne Région). S'il y a des partisans du fonds d'urgence qui en demandent la concrétisation sous la forme projetée, personne en revanche à part l'USS ne refuse catégoriquement l'intégration du fonds d'urgence au fonds d'infrastructure.

Dans plusieurs réponses, on craint qu'il n'y ait aucune garantie que la création du fonds d'urgence soit réellement suivie de celle d'un fonds d'infrastructure destiné au financement intégral et à long terme des infrastructures de transport. Et même si cette crainte n'est pas partagée par tous, un nombre important de participants à la consultation³ se sont exprimés en faveur de la création d'un fonds unique et d'une loi unique, et beaucoup approuvent l'institution de « dispositions transitoires »⁴ destinées à faciliter la réalisation des projets les plus urgents. Le canton de Schwytz, la DTAP/CTP, le PS, le PCS, LITRA, la VSS, les CFF, la FST, la VESTRA et Infrastruktur Strasse exigent qu'une première tranche de financement de projets urgents soit soumise au Parlement avec le projet de loi.

Le Parti écologiste, les organisations de protection de l'environnement, de la nature et des sites, l'ATE, le SEV et la CI Vélo demandent que soit créé, au lieu d'un fonds d'infrastructure, un « fonds pour les transports publics d'agglomération et les transports non motorisés ». En revanche, l'UDC et la Fédération des Entreprises Romandes sont favorables à un « fonds routier ». Le canton du Valais

³ BE, LU, SZ, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, DTAP/CTP, UVS, Association des Communes suisses, PRD, PS, PCS, economiesuisse, UPS, USAM, SSE, TCS, LITRA, UTP, FRS, VSS, CITRAP, SVI, Allianz Verkehr, SAB, CFF, La Poste, FST, VESTRA, constructionsuisse, Centre patronal, KGL, HKG, auto-suisse, Infrastruktur Strasse, UPSA, Pro Bahn Schweiz, SSH, Agglomération Basel, Lausanne Région.

⁴ BE, FR, SH, SG, AG, TI, VD, DTAP/CTP, UVS, Association des Communes suisses, PS, PCS, economiesuisse, UPS, USAM, TCS, LITRA, UTP, FRS, VSS, Allianz Verkehr, SAB, CFF, La Poste, FST, VESTRA, constructionsuisse, SSE, Pro Bahn Schweiz, SSH, auto-suisse, Infrastruktur Strasse, UPSA, Lausanne Région.

souhaite une division du fonds d'infrastructure en un fonds pour le trafic routier et un fonds pour les transports publics. La Ville de Genève propose de constituer un fonds séparé pour le « trafic d'agglomération » et pour les « routes nationales ».

Le projet pour la consultation prévoit d'alimenter les fonds par un apport unique prélevé sur les provisions du financement spécial du trafic routier ou par des versements annuels des recettes routières à affectation obligatoire. Plusieurs avis sont explicitement favorables à cette solution : NW, GL, FR, NE, la CDF, l'Association des Communes suisses, le Conseil municipal de Zurich, le PS, l'USAM, l'USS, l'ACS, l'UTP, la CITRAP, Allianz Verkehr, equiterre, Initiative des Alpes, actif-trafiC, constructionsuisse et l'USIC. L'utilisation de ces ressources ne fait l'objet d'aucune contestation.

4.3 Fonds d'urgence

4.3.1 Sur le fonds d'urgence en général⁵

Une importante minorité est favorable par principe à la création d'un fonds d'urgence⁶. Mais la forme présentée est nettement rejetée par le PRD, le PS, l'UDC, l'ACS, le TCS, la FRS, l'ASTAG, la FST, constructionsuisse, le Centre patronal, auto-suisse, l'USIC et l'UPSA. Mais ces mêmes milieux acceptent le fonds d'urgence pour autant qu'il soit intégré comme une disposition transitoire au fonds d'infrastructure.

L'alimentation du fonds par des prélèvements sur les provisions du financement spécial du trafic routier n'est pas contestée en son principe. Il y a en revanche des divergences quant au montant de l'apport. Le canton de Berne estime que le montant proposé de 2,2 milliards de francs est convenable. D'autres cantons (ZH, LU et NE), l'Association des Communes suisses, l'UTP, equiterre et les CFF demandent plus de moyens, ou ce qu'ils estiment être des moyens suffisants. L'ACS, le TCS, LITRA, la CITRAP, Allianz Verkehr, la FST, la VESTRA, la Fédération des Entreprises Romandes, la SSE et Infrastruktur Strasse souhaitent un prélèvement de trois milliards de francs au profit du fonds (soit toutes les provisions sauf une réserve pour fluctuations). De l'avis des cantons de Fribourg, Vaud et Valais, et de l'UDC, l'ensemble des 3,7 milliards de francs devrait être géré par l'intermédiaire du fonds.

4.3.2 Projets à financer par le fonds d'urgence

La liste présentée est rejetée par l'UDC, les représentants des milieux routiers et une partie des milieux économiques. On reproche à la liste de n'être pas équilibrée et de privilégier les transports publics.

La liste des projets telle que mise en consultation est en revanche favorablement accueillie par le Conseil municipal de la Ville de Zurich, par le PS, les syndicats, les organisations de protection de l'environnement, de la nature et des sites, par l'ATE, la CITRAP, le SEV et la FSU. Le PS refuse toutefois qu'on annule ainsi l'effet des économies réalisées par le PAB03 et 04.

⁵ Quelques avis exprimés rejettent le fonds d'urgence dans la forme présentée ou demandent de l'intégrer au fonds d'infrastructure sous la forme d'une disposition transitoire. Dans le présent document, les avis relatifs à cette « disposition transitoire » ont été assimilés à ceux qui concernent le fonds d'urgence.

⁶ FR, BS, NE, SH, UVS, Conseil de la Ville de Zurich, Ville de Genève, PS, PES, PCS, USS, Travail.Suisse, ATE, UTP, VSS, SEV, Mobilité piétonne, CI Vélo, WWF, Initiative des Alpes, actif-trafiC, Pro Natura, Greenpeace,

Plusieurs cantons (SH, TG, TI et GE), l'UVS, la Ville de Genève, le PS et le PES, l'ATE, LITRA, l'UTP, la CITRAP, le SEV, le WWF, Initiative des Alpes, Greenpeace, les PEE, Patrimoine suisse, les CFF, le BLS, la VESTRA, Pro Bahn Schweiz et transfair sont explicitement favorables à l'intégration des trois projets de RER à la liste et à leur financement par le fonds. Le PS, LITRA et les CFF sont toutefois d'avis que par la suite, le financement des RER devrait être à nouveau assuré par une convention de prestations avec les CFF, ou les RER financés principalement par ce moyen aussi (cf. chap. 4.6).

Les cantons de Fribourg, Schaffhouse et Neuchâtel, le PDC et le PS, l'USS, l'UTP et la CITRAP considèrent comme judicieuse la proposition d'intégrer dans la loi une liste finale. L'Agglomération de Bâle souhaite en revanche que cette question soit sérieusement réexaminée. Plusieurs cantons (BE, NW, VD), le PRD, la VESTRA, Infrastruktur Strasse, Lausanne Région, l'Association Centre-Jura, le CGLIM et le RVAJ sont opposés à l'inscription d'une liste concrète dans la loi. De l'avis de trois cantons (BL, SH, VD), de la DTAP/CTP, de l'UTP, de la VESTRA, de l'Agglomération de Bâle et de Lausanne Région, la liste pourrait être conçue avec plus de souplesse de manière à permettre le report d'un projet dont l'exécution subirait des retards imprévus. Les autres participants à la consultation ne se sont pas exprimés sur ce point.

Outre la mention de projets concrets ou l'importance relative qui leur est accordée, les griefs portent sur l'opacité des critères qui ont régi le choix des projets. Les cantons⁷ notamment sont favorables à une refonte de la liste et demandent à être plus étroitement associés au travail. Plusieurs autres réponses expriment le même avis⁸.

Les cantons de Berne et Bâle-Ville, le Conseil municipal de Zurich, le PS et le PES, les syndicats, les organisations de protection de l'environnement, de la nature et des sites, l'ATE, la SVI, le SEV, Mobilité piétonne, la CI Vélo, la FSU et l'Agglomération de Bâle approuvent l'affectation d'une partie des ressources du fonds d'urgence – ou respectivement pour des projets dont la réalisation est prévue par les dispositions transitoires – à des projets concernant les transports non motorisés. Le canton de Berne et Travail.Suisse sont favorables à la prise en charge de projets de mobilité combinée ; le TCS et la Fédération des Entreprises Romandes à la prise en charge des projets de parkings d'échange (P+R) ; la SVI à la prise en charge des projets de bus.

Les prises de position ont été l'occasion de citer de nombreux autres projets considérés comme urgents et prêts pour la réalisation, et dont l'inscription sur la liste devrait être examinée.

PEE, Médecins en faveur de l'environnement, Patrimoine suisse, FSU, Pro Bahn Schweiz, transfair, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ.

⁷ ZH, BE, LU, SZ, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AG, VD, GE, DTAP/CTP

⁸ UVS, Association des Communes suisses, PRD, PS, PES, economiesuisse, UPS, ACS, ATE, LITRA, UTP, FRS, VSS, SVI, SEV, WWF, Initiative des Alpes, Pro Natura, Greenpeace, PEE, SAB, La Poste, VESTRA, Infrastruktur Strasse, Fédération des Entreprises Romandes, Agglomeration Basel, Lausanne Région.

4.4 Fonds d'infrastructure

4.4.1 Sur le fonds d'infrastructure en général

Une majorité des avis exprimés sont favorables au fonds d'infrastructure dans son principe⁹. Il est rejeté sous la forme présentée par le PES, les organisations de protection de l'environnement, de la nature et des sites, par l'ATE, le SEV et Mobilité piétonne.

Quant à son principe, l'engagement de la Confédération dans le financement des infrastructures de transport remporte l'adhésion. On rappelle qu'il y a des projets d'infrastructure dont la réalisation ne peut plus être différée. L'empressement de la Confédération à présenter des propositions de solution pour les infrastructures de transport – et en particulier dans le domaine du trafic d'agglomération – est particulièrement bien accueilli.

4.4.2 Domaine 1 : trafic d'agglomération

La majorité des cantons, la DTAP/CTP, la CDF, l'Association des Communes suisses, les partis politiques (à l'exception du PEP), les milieux économiques, la plupart des associations de transport et d'autres participants à la consultation¹⁰ approuvent la nécessité d'un engagement de la Confédération dans ce domaine. La répartition des ressources fait cependant l'objet de divergences prononcées.

La CDF, la Ville de Zoug, la Ville de Genève, le PS, le PS, le PEP, la CITRAP, la CI Vélo, equiterre, la FSU et transfair demandent qu'une attention prioritaire soit accordée aux transports publics et aux transports non motorisés dans le trafic d'agglomération, et que les moyens nécessaires soient mis à disposition.

Le PES, les organisations de protection de l'environnement, de la nature et des sites, l'ATE, le SEV, Mobilité piétonne et transfair demandent que la participation de la Confédération se limite à des projets concernant les transports publics et les transports non motorisés. En plus de cette exigence, selon le PES, les organisations de protection de l'environnement et de la nature, l'ATE, le SEV et Mobilité piétonne, si le Conseil fédéral maintient ses propositions pour le fonds d'infrastructure, il doit présenter un programme d'infrastructure distinct pour le trafic d'agglomération et une demande de crédit d'engagement sous la forme d'arrêtés fédéraux pouvant être soumis au référendum facultatif.

Trois cantons (SZ, GR, VS), le PRD et la Chambre de commerce des Grisons demandent une prise en compte suffisante des petites agglomérations (que soient aussi pris en compte les projets venant de petites agglomérations), et qu'une partie des ressources financières leur soit réservée.

⁹ DTAP/CTP, UVS, Landschaft Davos Gemeinde, PRD, PDC, PS, UDC, USAM, ACS, TCS, FRS, UTP, ASTAG, VSS, CITRAP, Allianz Verkehr, equiterre, La Poste, FSU, FST, constructionsuisse, KGL, auto-suisse, USIC, UPSA, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ.

¹⁰ ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, AI, AG, TI, NE, GE, JU, DTAP/CTP, CDF, UVS, Association des Communes suisses, Conseil municipal de Zurich, Ville de Zoug, Ville de Genève, PRD, PDC, PS, UDC, PCS, PES, economiesuisse, UPS, USAM, USS, SEC, Travail.Suisse, ACS, TCS, UTP, FRS, ASTAG, VSS, CITRAP, SVI, SEV, Allianz Verkehr, CI Vélo, actif-trafiC, SAB, FSU, FST, constructionsuisse, Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SSE, transfair, auto-suisse, USIC, UPSA, l'Agglomération de Bâle, Lausanne Région, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ.

4.4.3 Domaine 2 : achèvement du réseau des routes nationales

L'achèvement du réseau des routes nationales, tel qu'il est prévu, remporte l'adhésion de la majorité. Huit cantons, la DTAP/CTP, l'Association des Communes suisses, tous les partis politiques à l'exception du PES et du PEP, les syndicats, l'USAM, les associations routières, Allianz Verkehr, deux organisations de transports publics et d'autres participants à la consultation ont donné un avis favorable au financement par le fonds d'infrastructure¹¹. Pour certains (economiesuisse, UPS, FSU), il convient toutefois, dans l'extension du réseau et dans le comblement des lacunes, d'agir selon des critères de rentabilité clairs au sens de l'économie d'entreprise et de l'économie publique.

Le canton de Zurich, le PES, les organisations de protection de l'environnement et de la nature, l'ATE, le SEV et la CI Vélo sont nettement opposés à un financement de l'achèvement des routes nationales par le fonds d'infrastructure. Ils sont d'avis que ces travaux doivent être effectués avec les instruments existants, qui ont fait leurs preuves, et qu'il n'y a pas de raison de recourir à un nouvel instrument pour combler les lacunes qui subsistent.

4.4.4 Domaine 3 : garantie de fonctionnement du réseau des routes nationales

Le maintien du fonctionnement du réseau des routes nationales par les ressources du fonds d'infrastructure est le point le plus contesté.

Cinq cantons, la DTAP/CTP, le PRD, Travail.Suisse, les associations routières, deux organisations de transports publics et d'autres participants encore approuvent le projet présenté¹².

En revanche, le PS et le PES, les syndicats, l'ATE, la SVI, le SEV, Mobilité piétonne, les organisations de protection de l'environnement et de la nature, la FSU ont un avis défavorable sur l'emploi de moyens supplémentaires dans un domaine qu'ils estiment mal défini. Il faut préciser ce que recouvre exactement ce domaine et en exclure toute mesure d'extension du réseau. Le PS et le PES, l'ATE, la CITRAP, le SEV, Mobilité piétonne et les organisations de protection de l'environnement et de la nature demandent que tout nouvel agrandissement du réseau des routes nationales soit soumis au référendum facultatif. De l'avis de la SVI et de Médecins en faveur de l'environnement, il y a lieu d'examiner si les cinq milliards prévus pour ce domaine ne peuvent pas aussi profiter à des mesures en faveur des transports publics, étant donné que le transfert sur les transports publics constitue une meilleure solution au problème des goulots d'étranglement qu'une extension du réseau des routes nationales. Le PS et la CITRAP demandent que ces cinq milliards soient plutôt affectés au trafic d'agglomération, aux régions périphériques et aux régions de montagne.

4.4.5 Ressources, quotes-parts et durée de validité du fonds

Les cantons de Lucerne, Fribourg et du Jura, la DTAP/CTP, le PS, l'USAM, constructionsuisse, la SSE et Infrastruktur Strasse demandent que les apports annuels soient précisés ou fixés afin de

¹¹ BE, UR, OW, ZG, SO, BS, TI, JU, DTAP/CTP, Association des Communes suisses, PRD, PDC, PS, UDC, PCS, USAM, USS, SEC, Travail.Suisse, ACS, TCS, UTP, FRS, ASTAG, VSS, CITRAP, SVI, Allianz Verkehr, SAB, La Poste, FST, constructionsuisse, Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SSE, auto-suisse, USIC, UPSA, l'Agglomération de Bâle, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ.

¹² BE, OW, SO, BS, JU, DTAP/CTP, PRD, Travail.Suisse, ACS, TCS, UTP, ASTAG, VSS, CITRAP, La Poste, VESTRA, constructionsuisse, SSE, USIC, Infrastruktur Strasse, Agglomération de Bâle, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ.

garantir l'alimentation du fonds. Le fonds d'infrastructure doit être doté de moyens suffisants (ZH et equiterre). Le TCS souhaite un apport annuel supérieur à un milliard de francs. L'UDC demande que les 3,7 milliards des recettes routières à affectation obligatoire soient intégralement affectés au fonds d'infrastructure.

Plusieurs cantons (LU, BS, BL, VS, VS), l'UVS, la Ville de Zoug, le PRD, le PS, l'UDC, la FRS, le Centre patronal, la Fédération des Entreprises Romandes, auto-suisse, l'UPSA et l'Agglomération de Bâle demandent que les moyens financiers soient prescrits dans la loi et que la clef de répartition soit expliquée de manière limpide ; de l'avis du VSS, il faut préciser le montant destiné au trafic d'agglomération. La Ville de Zoug, Travail Suisse et la CI Vélo exigent que les moyens des trois domaines soient redistribués au profit du trafic d'agglomération. La Fédération des Entreprises Romandes souhaite au contraire une affectation au profit des routes nationales. Le PES, les organisations de protection de l'environnement, de la nature et des sites, l'ATE et le SEV demandent que les ressources du fonds soient utilisées à raison d'au moins un tiers pour le trafic d'agglomération. Le canton de Lucerne propose d'augmenter l'apport annuel à 1,25 milliard, ce qui permettrait de disposer de 11 milliards pour le trafic d'agglomération. La Ville de Genève et Lausanne Région estiment que les moyens prévus pour le trafic d'agglomération sont insuffisants.

Quelques réponses proposent des quotes-parts pour les divers domaines du trafic d'agglomération. Les diverses propositions sont présentées dans l'annexe 1.

Certains demandent également de fixer dans la loi la durée de validité du fonds. Le canton du Jura souhaite seulement que la durée soit précisée. Le canton de Soleure, l'USAM et la SSE sont favorables à une durée maximale de vingt ans inscrite dans la loi, tandis que la DTAP/CTP et la Poste demandent que soit déterminée une durée minimale. La DTAP/CTP est en outre favorable à une formulation suffisamment souple de l'art. 8 de la loi sur le fonds d'infrastructure, énonçant une possibilité plutôt qu'une obligation. De l'avis du VSS, la durée, aussi bien maximale que minimale, du fonds devrait être limitée. L'UDC au contraire ne souhaite pas qu'elle soit limitée.

4.5 Mesures en faveur des régions périphériques et des régions de montagne

Les cantons de Berne et d'Obwald, la DTAP/CTP, l'Association des Communes suisses, le PS, les milieux économiques, l'USS, la FSU, la FST, la SSH, l'Agglomération de Bâle, le VRB, l'Association Centre-Jura, le GCLIM et le RVAJ ont accueilli favorablement les mesures proposées pour les régions périphériques et les régions de montagne, et admis dans son principe la nécessité de mesures pour ces régions. Les cantons de Zurich et de Zoug et l'UVS refusent d'octroyer des moyens supplémentaires aux régions périphériques et aux régions de montagne et adoptent une attitude très réservée à l'égard de toute mesure de compensation supplémentaire.

Le canton de Nidwald, l'Association des Communes suisses, le PS et Landschaft Davos Gemeinde estiment que les propositions sont trop vagues et demandent qu'elles soient concrétisées. Le fait même que des propositions aient été formulées est certes bien accueilli, mais les mesures sont jugées insuffisantes et peu appropriées pour le but qu'elles poursuivent. Des cantons périphériques ou de montagne (UR, OW GL, AI, GR), la CDF, le SAB, la Chambre de commerce des Grisons et Landschaft Davos Gemeinde reprochent notamment aux mesures proposées leur « disproportion flagrante » avec les moyens à disposition pour les agglomérations. À leur avis, les moyens ne suffisent de loin pas à assurer les investissements nécessaires, et les mesures d'accompagnement sont totalement insuffisantes pour permettre d'accomplir toutes les tâches nécessaires dans le domaine des transports. Ils demandent l'égalité de traitement avec les agglomérations. Quatre

cantons (AI, NW, GL et TI), l'Association des Communes suisses, le PRD et le SAB font observer que les propositions faites dans le domaine du trafic d'agglomération ne doivent pas être appliquées au détriment des régions périphériques et des régions de montagne, parce que l'espace rural est aussi dépendant de ressources de la Confédération, et qu'il y a nécessité d'octroyer des moyens financiers aux régions périphériques et aux régions de montagne. L'USS souligne au contraire que les mesures en faveur des régions périphériques et des régions de montagne ne doivent pas être prises au détriment des agglomérations.

Le PS, l'USS, LITRA et la CITRAP proposent de mettre également à la charge du fonds le financement et le maintien de la substance des infrastructures de transport routier et ferroviaire des régions périphériques et des régions de montagne.

4.5.1 Contributions au financement des routes principales

Du point de vue du canton des Grisons, du Parti écologiste, de l'ATE, de l'ASTAG, du SEV, des organisations de protection de l'environnement et de la nature, de la Chambre de commerce des Grisons, de la SSH, de l'Association Centre-Jura, du GCLIM et du RVAJ, la nouvelle pondération proposée, qui renforce l'importance du facteur topographie, est bien accueillie dans son principe comme une mesure allant dans la bonne direction. En revanche, quatre cantons (ZG, FR, BL et TG) et la SVI ont fait connaître une position nettement défavorable à une nouvelle pondération au profit des régions de montagne.

Les cantons de Schwytz et d'Obwald demandent que la Confédération libère davantage de moyens pour les routes principales des régions périphériques et des régions de montagne. Les cantons d'Uri, d'Appenzell Rhodes-Intérieures, des Grisons et du Valais, le SAB et la Chambre de commerce des Grisons souhaitent que le montant de 1,5 milliard de francs restant après le prélèvement de l'apport unique soit mis à disposition des projets concernant des routes principales dans les régions périphériques et les régions de montagne. Les cantons d'Uri et des Grisons, le SAB et la Chambre de commerce des Grisons proposent comme alternative de réserver 15% des ressources du fonds pour ces tâches. Le canton d'Uri, LITRA et le SAB demandent qu'à l'avenir, 5% au moins des recettes à affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales soient réservés pour le maintien de la substance des routes principales.

4.5.2 Infrastructure ferroviaire

Le PES et le PEP, les organisations de protection de l'environnement et de la nature, l'ATE et le SEV estiment que les propositions faites dans le domaine des infrastructures ferroviaires sont défendables. Toutefois, le PES, les organisations de protection de l'environnement et de la nature, l'ATE et le SEV demande que les mesures servent aussi à financer l'exploitation des transports publics dans les régions périphériques et dans les régions de montagne.

Plusieurs cantons (FR, UR, NW, GL, AI, GR, NE), LITRA, le SAB et la Chambre de commerce des Grisons jugent les propositions insuffisantes et trop vagues. De plus, il n'existe aucune garantie quant à leur mise en œuvre. Ils demandent une concrétisation et des solutions acceptables. Mais aucune des réponses à la consultation ne fournit des propositions dans le domaine des infrastructures ferroviaires dans les régions périphériques et les régions de montagne.

4.6 Utilisation des recettes routières à affectation obligatoire au profit des transports publics et des RER

L'utilisation de l'« argent des routes » au profit des transports aussi bien privés que publics, ou « pour la route et le rail » remporte l'adhésion explicite d'une grande majorité¹³. Si personne ne conteste la participation au financement des transports publics dans les agglomérations, il existe des divergences de vues quant aux modes de transport qui doivent être soutenus. Les cantons de Nidwald et de Zoug, la DTAP/CTP, le PRD, l'ASTAG, le VSS, la Poste, la FSU, la VESTRA et Infrastruktur Strasse rappellent en outre qu'il n'est pas possible, pour des raisons de droit constitutionnel, de contribuer au financement de projets de transports publics, de projets ferroviaires ou de projets d'infrastructure ferroviaire en dehors des agglomérations.

Les cantons de Schaffhouse, Thurgovie, Tessin et Genève, l'UVS, le PS et le PES, les associations de protection de l'environnement, les organisations de transports publics, LITRA, la VESTRA, la Ville de Genève et transair approuvent explicitement la participation au financement des RER et en particulier le soutien aux projets « gare souterraine de Zurich / ligne diagonale », « MEVA » et « CEVA ». Cependant, le PS, LITRA et les CFF rappellent que le financement de tels projets devra par la suite se faire à nouveau selon la procédure habituelle d'un contrat de prestations avec les CFF.

En revanche, l'UDC, l'USAM, les associations routières, le Centre patronal, la SSE et la SSH qualifient d'anticonstitutionnelle l'utilisation des provisions du « financement spécial » et des recettes routières à affectation obligatoire au profit de projets de RER. L'UDC, l'USAM, le TCS, l'ASTAG, le Centre patronal et la Fédération des Entreprises Romandes se déclarent en outre opposés à l'affectation de ces ressources à des projets de transports non motorisés ou de mobilité combinée, affectation qu'ils estiment également anticonstitutionnelle. Quant à l'utilisation de l'« argent des routes » pour les tramways, elle ne se heurte à aucune opposition.

Quoique attachées au principe du financement des RER par une convention de prestations, la Fédération des Entreprises Romandes et la SSE peuvent envisager des aménagements étant donné que le trafic routier en profite aussi. L'USS, LITRA, l'UTP, la CITRAP, les CFF, le BLS et la VESTRA sont résolument d'avis que l'affectation de l'« argent des routes » à des projets de RER est admissible du point de vue du droit constitutionnel. Le PS souhaite que cette question soit tranchée au préalable. Au sein de la FST et d'Allianz Verkehr, il y a des divergences d'opinion entre les membres.

4.7 Autres remarques

4.7.1 Relations aux autres instruments de financement et perspectives

Dix cantons (ZH, BE, UR, SZ, NW, BS, BL, AG, VD et NE), la DTAP/CTP, l'Association des Communes suisses, l'USAM, le TCS, LITRA, la FRS, le VSS, Allianz Verkehr et l'Agglomération de Bâle exigent une délimitation claire d'avec les actuels instruments de financement, car ceux-ci doivent aussi disposer de moyens suffisants. À leur avis, une meilleure harmonisation est nécessaire entre les projets et les instruments de financement. Parallèlement, il faut mettre à jour les autres dossiers de la politique des transports et en achever la préparation pour les décisions politiques. Il y a lieu de distinguer clairement entre les projets d'agglomération et les projets qui peuvent être financés par d'autres moyens. Plusieurs cantons (ZH, BE, OW, ZG, AI, VD, FR, SG, GR), le PRD et l'UDC, economiesuisse et l'UPS, la SVI, la Chambre de commerce des Grisons et l'Agglomération de Bâle

¹³ LU, NW, GL, SH, DTAP/CTP, CDF, Ville de Zoug, PRD, PS, PCS, economiesuisse, UPS, USS, SEC, UTP, FRS, VSS, La Poste, FSU, FST, VESTRA, constructionsuisse, auto-suisse, USIC.

demandent en outre des explications sur les flux financiers, arguant que dans sa forme actuelle, le projet ne renseigne pas suffisamment sur l'utilisation des sommes restantes des recettes routières à affectation obligatoire. Une répartition entre le fonds et les autres dépenses est donc urgente. Il faut enfin mieux expliciter la relation au système de financement des transports.

Plusieurs cantons¹⁴, la CDF et l'UVS, le PRD, economiesuisse et l'UPS, le SVI, le SAB, la Chambre de commerce des Grisons, l'Agglomération de Bâle et Lausanne Région demandent une planification financière globale à long terme pour toutes les infrastructures de transport. Selon ces réponses, le document ne permet pas d'établir si les moyens suffiront et il y manque un calcul objectif des besoins financiers.

4.7.2 Financement des routes principales

Le canton de Fribourg, les quatre partis gouvernementaux, l'USAM, l'USS, LITRA, Allianz Verkehr, la FST, auto-suisse et l'UPSA sont d'avis que le fonds d'infrastructure doit également contribuer au financement des routes principales. Les associations routières et Allianz Verkehr font une proposition pour la mise en œuvre : financement des routes principales en partie par le fonds d'infrastructure, mais financement des RER par le budget ordinaire de la Confédération, au moyen d'une convention de prestations ; le report des routes principales à la charge du fonds d'infrastructure permettrait ainsi de respecter malgré tout les exigences du frein à l'endettement.

4.7.3 Provisions du financement spécial circulation routière

De l'avis du canton de Zoug, les moyens des provisions du financement spécial du trafic routier ne doivent pas être empruntés sur le marché des capitaux comme le propose le projet mis en consultation. Il serait plus judicieux de les obtenir par des économies sur d'autres dépenses de la Confédération.

4.7.4 Augmentation de l'impôt sur les huiles minérales

Le canton de Fribourg, l'UDC, economiesuisse, l'UPS et la Fédération des Entreprises Romandes sont résolument opposés à une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales, du moins aussi longtemps qu'il y aura des réserves disponibles sur le financement spécial du trafic routier. Le PS demande que cette éventuelle augmentation fasse suffisamment tôt et en permanence l'objet d'un examen détaillé. La CDF émet des doutes quant à la possibilité d'augmenter l'impôt après 2010.

4.7.5 Modifications de la Constitution

L'ASTAG doute que les conditions juridiques actuelles, au regard du droit constitutionnel, autorisent la mise en œuvre du projet de loi. Elle demande une modification de la Constitution analogue à celle qui avait été proposée pour le contre-projet à l'initiative Avanti.

actif-traffic souhaite une modification de la Constitution qui permette d'affecter un tiers du financement spécial du trafic routier au profit des transports publics et des transports non motorisés.

¹⁴ ZH, UR, NW, GL, SO, BS, BL, AI, SG, GR, TI, VD.

Annexe 1 : Présentation synthétique

Requêtes / Avis exprimé	Remarques	Auteur
1. Accord de principe sur le projet		
D'accord quant au principe sur l'orientation de la proposition (engagement de la Confédération au profit d'importants projets de transports) / pas de contestation de l'urgence à agir / reconnaissent la nécessité d'un nouveau projet de loi / d'accord sur le principe, sous certaines réserves		<p>Tous les cantons sauf AI (SZ, BL, AR, TG souscrivent quant au principe à la position de la DTAP/CTP¹⁵), DTAP/CTP, CDF</p> <p>UVS, Association des Communes suisses, Conseil municipal de Zurich, Ville de Genève, Ville de Zoug, Landschaft Davos Gemeinde</p> <p>PRD, PS, PS, UDC, PES, PCS</p> <p>economiesuisse, UPS¹⁶, USAM, USS, SEC, Travail.Suisse</p> <p>ACS, TCS, ATE, LITRA, UTP, FRS, ASTAG, VSS, CITRAP, SVI, SEV, Mobilité piétonne, Allianz Verkehr, CI Vélo</p> <p>WWF, equiterre, Initiative des Alpes, actif-trafiC, Pro Natura, Greenpeace, PEE, Médecins en faveur de l'environnement, Patrimoine suisse</p> <p>SAB, CFF, BLS¹⁷, La Poste, FSU, FST, VESTRA, constructionsuisse,</p> <p>Fédération des Entreprises Romandes, SSE, Centre patronal, transfair, auto-suisse, Infrastruktur Strasse, USIC, UPSA, Pro Bahn Schweiz, ATE section de Bâle (souscrit à la position de l'ATE), KGL, HKG, SSH, Agglomération Basel, VRB, Lausanne Région, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ</p>
Plutôt opposés au projet :	<ul style="list-style-type: none"> - Il est incompréhensible que peu après la RPT, il faille déjà créer deux nouvelles réserves de financement - « Repenser entièrement la conception des fonds d'infrastructure » 	<p>AI</p> <p>PEP</p>

¹⁵ Les cantons suivants citent la position de la DTAP/CTP à laquelle ils souscrivent, qu'ils soutiennent et qu'ils ont intégrée à l'élaboration de leur propre prise de position, ils partagent cette vision ou la considèrent comme faisant partie de leur prise de position : ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, SG, AG, TG, TI, VD. L'Agglomération de Bâle y souscrit également. AR n'a pas fait de remarques et souscrit ainsi entièrement, quant au fond, à la position de la DTAP/CTP. NW, GL, NE et JU n'en font pas mention ; OW, GR et VS se réfèrent à la position du SAB ou la soutiennent, AI et GR se réfèrent à la position de la CDF.

¹⁶ L'UPS a renoncé à présenter sa propre position et souscrit entièrement à celle d'economiesuisse.

¹⁷ Le BLS se rallie à la position de l'UTP.

2. Conception		
Avis sur le fonds d'urgence :	<p>- en principe favorable</p> <p>- refusé dans la forme sous laquelle il a été présenté</p>	<p>FR, BS, NE, SH</p> <p>UVS, Conseil municipal de Zurich, Ville de Genève</p> <p>PS, PES, PCS</p> <p>USS, Travail.Suisse</p> <p>ATE, UTP, VSS, SEV, Mobilité piétonne, CI Vélo</p> <p>WWF, Initiative des Alpes, actif-trafiC, Pro Natura, Greenpeace, PEE, Médecins en faveur de l'environnement, Patrimoine suisse</p> <p>FSU</p> <p>Pro Bahn Schweiz, transfair, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ</p> <p>PRD, PS, UDC</p> <p>ACS, TCS, FRS, ASTAG</p> <p>STV, constructionsuisse</p> <p>Centre patronal, auto-suisse, USIC, UPSA</p>
Avis sur le fonds d'infrastructure :	<p>- en principe favorable</p> <p>- refusé dans la forme sous laquelle il a été présenté</p>	<p>UR, SO, SH, AG, JU, DTAP/CTP</p> <p>UVS, Landschaft Davos Gemeinde</p> <p>PRD, PS, PS, UDC</p> <p>USAM</p> <p>ACS, TCS, FRS, UTP, ASTAG, VSS, CITRAP, Allianz Verkehr</p> <p>equiterre</p> <p>La Poste, FSU, FST, constructionsuisse</p> <p>KGL, auto-suisse, USIC, UPSA, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ</p> <p>PES</p> <p>ATE, SEV, Mobilité piétonne</p> <p>WWF, Initiative des Alpes, Pro Natura, Greenpeace, PEE, Médecins en faveur de l'environnement, Patrimoine suisse</p>
<p>Système des deux fonds / en principe favorable au système des deux fonds échelonnés</p>		<p>BE, FR, GE</p> <p>Conseil municipal de Zurich</p> <p>PS</p> <p>USS, SEC, Travail.Suisse</p> <p>UTP, CITRAP</p> <p>equiterre</p> <p>transfair, Lausanne Région</p>

<p>Opposition au système des deux fonds / Un seul suffirait / Il ne faut édicter qu'une seule loi / Une loi unique serait plus judicieuse</p>		<p>BE, LU, SZ, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, DTAP/CTP</p> <p>UVS, Association des Communes suisses</p> <p>PRD, PS, PCS</p> <p>economiesuisse, UPS, USAM, SSE</p> <p>TCS, LITRA, UTP, FRS, VSS, CITRAP, SVI, Allianz Verkehr</p> <p>SAB, CFF, La Poste, STV, VESTRA, constructionsuisse</p> <p>SSE, Centre patronal, KGL, HKG, auto-suisse, Infrastruktur Strasse, UPSA, Pro Bahn Schweiz, SSH, Agglomération de Bâle, Lausanne Région</p>
<p>Intégration de projets urgents dans la loi (disposition transitoire)</p>		<p>BE, FR, SH, SG, AG, TI, VD, DTAP/CTP</p> <p>USV, Association des Communes suisses</p> <p>PS, PCS</p> <p>economiesuisse, UPS, USAM</p> <p>TCS, LITRA, UTP, FRS, VSS, , Allianz Verkehr</p> <p>SAB, CFF, La Poste, STV, VESTRA, constructionsuisse</p> <p>SSE, Pro Bahn Schweiz, SSH, auto-suisse, Infrastruktur Strasse, UPSA, Lausanne Région</p>
<p>Autres propositions de fonds</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fonds pour les transports publics d'agglomération et pour les transports non motorisés / fonds uniquement pour le trafic d'agglomération - Fonds routier - Division du fonds d'infrastructure en un « fonds routier » et un « fonds pour les transports publics » - Assigner le trafic d'agglomération et les routes nationales à des fonds distincts 	<p>PES</p> <p>ATE, SEV, CI Vélo</p> <p>WWF, Initiative des Alpes, actif-trafiC, Pro Natura, Greenpeace, PEE, Médecins en faveur de l'environnement, Patrimoine suisse</p> <p>UDC</p> <p>Fédération des Entreprises Romandes</p> <p>VS</p> <p>Ville de Genève</p>
<p>3. Fonds d'urgence</p>		
<p>Cadre financier pour le fonds d'urgence ou disposition transitoire : / premier apport au fonds</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le cadre financier du fonds d'urgence paraît approprié 	<p>BE</p>

d'infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> - Davantage (suffisamment) de moyens / part aussi grande que possible - 2,9 – 3,2 milliards de francs / tout, sauf une réserve pour fluctuations - Verser l'intégralité des 3,7 milliards de francs 	<p>ZH, LU, NE</p> <p>UVS, Association des Communes suisses</p> <p>UTP</p> <p>equiterre</p> <p>CFF</p> <p>ACS, TCS, LITRA, CITRAP, Allianz Verkehr</p> <p>STV, VESTRA</p> <p>Fédération des Entreprises Romandes, SSE, Infrastruktur Strasse</p> <p>FR, VD, VS</p> <p>UDC</p>
Liste trop favorable aux TP / pas équilibrée / anticonstitutionnelle / fonds d'urgence contraire à la Constitution / le fonds d'urgence enfreint les conditions préalables		<p>UDC</p> <p>USAM</p> <p>ACS, TCS, FRS, ASTAG</p> <p>La Poste, VESTRA, constructionsuisse</p> <p>KGL, Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SSE, auto-suisse, USIC, Infrastruktur Strasse, UPSA</p>
Approuvent le fait qu'une grande partie des projets de la liste d'urgence concernent les TP		<p>Conseil municipal de Zurich</p> <p>PS</p> <p>USS, SEC, Travail.Suisse</p> <p>ATE, CITRAP, SEV</p> <p>WWF, Initiative des Alpes, Actif-traffic, Pro Natura, Greenpeace, PEE, Médecins en faveur de l'environnement, Patrimoine suisse</p> <p>FSU</p> <p>transfair</p>
Il est judicieux d'inscrire une liste close dans la loi		<p>FR, SH, NE</p> <p>PDC, PS</p> <p>USS UTP, CITRAP</p>
La liste ne devrait pas être ancrée dans la loi / Il n'est pas judicieux d'inscrire une liste close dans la loi		<p>BE, NW, VD</p> <p>PRD</p> <p>VESTRA</p> <p>Infrastruktur Strasse, Lausanne Région, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ</p>
Possibilité de report en cas de retard dans certains projets / liste à concevoir de manière souple		<p>BL, SH, VD, DTAP/CTP</p> <p>UTP</p> <p>VESTRA</p>

aménageable		Agglomération de Bâle, Lausanne Région
La liste doit être revue en fonction de critères clairs (ou des critères mentionnés dans le projet) ; les critères et le mode de sélection doivent être transparents. Les projets urgents doivent aussi satisfaire aux critères/conditions pour le financement du trafic d'agglomération / concerner une région en agglomération / avoir une action sur le délestage de l'ensemble du trafic dans les agglomérations / être des projets d'agglomération au sens propre. Éventuellement ancrer les critères dans la loi / Les cantons doivent être associés au processus.		ZH, BE, LU, SZ, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AG, VD, GE, DTAP/CTP UVS, Association des Communes suisses PRD, PS, PES economiesuisse, UPS ACS, ATE, LITRA, UTP, FRS, VSS, SVI, SEV WWF, Initiative des Alpes, Pro Natura, Greenpeace, PEE SAB, La Poste, VESTRA, Infrastruktur Strasse, Fédération des Entreprises Romandes, Agglomération de Bâle, Lausanne Région
Les moyens du fonds d'urgence doivent aussi servir à :	<ul style="list-style-type: none"> - transports non motorisés - mobilité combinée - P+R - projets de bus 	<p>BE, BS Conseil municipal de Zurich PS, PES USS, Travail.Suisse ATE, SVI, SEV, Mobilité piétonne, CI Vélo WWF, Initiative des Alpes, actif-traffic, Pro Natura, Greenpeace, PEE, Médecins en faveur de l'environnement FSU Agglomération de Bâle</p> <p>BE Travail.Suisse</p> <p>TCS Fédération des Entreprises Romandes SVI</p>
4. Fonds d'infrastructure		
4.1 Domaine 1 : trafic d'agglomération		
Favorables au financement du trafic d'agglomération / pas de contestation / d'accord / reconnaissent la nécessité		ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, AI, AG, TI, NE, GE, JU, DTAP/CTP, CDF UVS, Association des Communes suisses, Conseil municipal de Zurich, Ville de Zoug, Ville de Genève PRD, PDC, PS, UDC, PCS, PES economiesuisse, UPS, USAM, USS, SEC,

		<p>Travail.Suisse, ACS, TCS, UTP, FRS, ASTAG, VSS, CITRAP, SVI, SEV, Allianz Verkehr, CI Vélo</p> <p>actif-trafiC</p> <p>SAB, FSU, FST, constructionsuisse</p> <p>Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SSE, transfair, auto-suisse, USIC, UPSA, Agglomération de Bâle, Lausanne Région, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ</p>
Une partie des moyens doit être réservée aux petites agglomérations / Favorables à une intégration appropriée des petites agglomérations		<p>SZ, GR, VS</p> <p>PRD</p> <p>HKG</p>
Dans le domaine du trafic d'agglomération, seuls les transports publics et les transports non motorisés doivent être soutenus		<p>PES</p> <p>ATE, SEV, Mobilité piétonne</p> <p>WWF, equiterre, Initiative des Alpes, actif-trafiC, Pro Natura, Greenpeace, PEE, Médecins en faveur de l'environnement, Patrimoine suisse</p> <p>transfair</p>
Dans le domaine du trafic d'agglomération, accorder plus d'importance / donner la priorité aux transports publics (et aux transports non motorisés) / Octroyer plus de moyens à ce domaine		<p>CDF</p> <p>Ville de Zoug, Ville de Genève</p> <p>PS, PCS, PEP</p> <p>CITRAP, CI Vélo</p> <p>equiterre</p> <p>FSU</p> <p>transfair</p>
4.2 Domaine 2 : achèvement du réseau des routes nationales		
Favorables à l'achèvement du réseau des routes nationales par les moyens du fonds d'infrastructure / pas de contestation / d'accord		<p>BE, UR, OW, ZG, SO, BS, TI, JU, DTAP/CTP</p> <p>Association des Communes suisses</p> <p>PRD, PDC, PS, UDC, PCS</p> <p>USAM, USS, SEC, Travail.Suisse</p> <p>ACS, TCS, UTP, FRS, ASTAG, VSS, CITRAP, SVI, Allianz Verkehr</p> <p>SAB, La Poste, FST, constructionsuisse</p> <p>Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SSE, auto-suisse, USIC, UPSA, Agglomération de Bâle, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ</p>
Ne pas intégrer les routes nationales dans le fonds d'infrastructures, mais les financer par les instruments existants		<p>ZH</p> <p>PES</p> <p>ATE, SEV, CI Vélo</p> <p>WWF, Initiative des Alpes, actif-trafiC, Pro Natura, Greenpeace, PEE, Médecins en faveur de</p>

		l'environnement
Dans l'extension du réseau et dans le comblement des lacunes, définir les priorités selon des critères clairs de rentabilité au sens de l'économie d'entreprise et de l'économie publique / Procéder impérativement à une analyse comparative des coûts et de l'utilité		economiesuisse, UPS FSU
4.3 Domaine 3 : garantie de fonctionnement du réseau des routes nationales		
Favorables à la garantie de fonctionnement du réseau des routes nationales par les moyens du fonds d'infrastructure		BE, OW, SO, BS, JU, DTAP/CTP PRD Travail.Suisse ACS, TCS, UTP, ASTAG, VSS, CITRAP La Poste, VESTRA, constructionsuisse SSE, USIC, Infrastruktur Strasse, Agglomération de Bâle, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ
Une attitude réservée s'impose quant à l'engagement de moyens supplémentaires au profit d'une fonctionnalité qui n'est pas clairement définie / La notion doit être définie plus précisément / Il faut renoncer à toute extension du réseau sous le couvert de cette rubrique / Harmonisation indispensable avec les projets d'agglomération		PS, PES USS, SEC ATE, SVI, SEV, Mobilité piétonne WWF, Initiative des Alpes, actif-trafiC, Pro Natura, Greenpeace, PEE, Médecins en faveur de l'environnement FSU
Toute extension du réseau doit être soumise au référendum facultatif		PS, PES ATE, CITRAP, SEV, Mobilité piétonne WWF, Initiative des Alpes, Pro Natura, Greenpeace, PEE
4.4 Quotes-parts		
Les moyens à affecter à chacun des trois domaines doivent être fixés dans la loi / Présenter des clefs de répartition transparentes		LU, BS, BL, VD, VS UVS, Ville de Zoug PRD, PS, UDC FRS Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, auto-suisse, UPSA, Agglomération de Bâle
Quotes-parts pour :	- mobilité combinée	BE

	<ul style="list-style-type: none"> - transports non motorisés - au min. 35% pour les transports publics d'agglomération - au min. 70% pour les transports publics / transports non motorisés - TP/TIM - trafic d'agglomération : max. 50% pour TP - pas de quotes-parts 	<p>BE, SO</p> <p>Mobilité piétonne</p> <p>Mobilité piétonne</p> <p>PS</p> <p>VD</p> <p>ASTAG</p> <p>UVS</p>
4.5 Aspects financiers et juridiques		
Durée de validité du fonds :	<ul style="list-style-type: none"> - durée maximale (20 ans) - à préciser - durée minimale - non limitée - aménageable 	<p>SO</p> <p>USAM</p> <p>VSS</p> <p>SSE</p> <p>LU</p> <p>DTAP/CTP</p> <p>VSS</p> <p>La Poste</p> <p>UDC</p> <p>DTAP/CTP</p> <p>VSI</p>
Il faut doter le fonds d'infrastructure de moyens suffisants	<ul style="list-style-type: none"> - plus d'un milliard par an 	<p>ZH</p> <p>equiterre</p> <p>TCS</p>
Fixer / préciser le montant minimal pour les versements annuels / garantir l'alimentation annuelle		<p>LU, FR, JU, DTAP/CTP,</p> <p>PS</p> <p>USAM</p> <p>constructionsuisse</p>

		SSE, Infrastruktur Strasse
5 Mesures en faveur des régions périphériques et des régions de montagne		
En principe favorables à des mesures d'accompagnement en faveur des régions périphériques et des régions de montagne / admettent leur nécessité / favorables à un financement du maintien de la substance des infrastructures de transport des régions périphériques et des régions de montagne non par le fonds, mais par d'autres mesures / art. 86, al. 3, let. b « Séparation du trafic », applicable également à ces régions		BE, OW, DTAP/CTP, Association des Communes suisses PS economiesuisse, UPS, USAM, USS FSU, FST SSH, Agglomération Basel, VRB, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ
Refusent l'octroi de moyens supplémentaires pour les régions périphériques et les régions de montagne / Émettent de sérieuses réserves quant aux mesures compensatoires		ZH, ZG UVS
Mesures d'accompagnement trop vaguement décrites / Exigent une concrétisation / Les mesures proposées ne constituent pas la bonne solution		NW Association des Communes suisses PS Landschaft Davos Gemeinde
Disproportion flagrante entre les moyens accordés à ces régions et ceux dont bénéficient les agglomérations / Projet non équilibré / Moyens insuffisants / Exigent une égalité de traitement avec les agglomérations / Nécessité d'augmenter les moyens		UR, OW, GL, AI, GR, CDF SAB HKG, Landschaft Davos Gemeinde
5.1 Contributions au financement des routes principales		
Favorables à une plus grande importance accordée au facteur topographie / Va dans la bonne direction		GR PS, PES ATE, ASTAG, SEV WWF, Initiative des Alpes, Pro Natura, Greenpeace, PEE HKG, SSH, Association Centre-Jura, GCLIM, RVAJ

Il n'y a pas lieu d'augmenter l'importance du facteur topographie		ZG, FR, BL, TG SVI
La Confédération doit impérativement mettre à disposition davantage de moyens financiers pour les routes principales dans les régions périphériques et les régions de montagne		SZ, OW
Le milliard et demi restant des provisions du financement spécial doit être mis à disposition pour des projets de routes principales dans les régions périphériques et les régions de montagne		UR, AI, GR, VS SAB HKG
Il faut affecter 15 % des moyens du fonds à des projets de routes principales dans les régions périphériques et les régions de montagne		UR, GR SAB HKG
Il faut affecter 5 % (ou une partie) des recettes routières à affectation obligatoire à des projets de routes principales dans les régions périphériques et les régions de montagne		UR LITRA SAB
5.2 Infrastructures ferroviaires		
Soutiennent les propositions faites dans le domaine des infrastructures ferroviaires / les considèrent comme défendables		PES, PEP ATE, SEV WWF, Initiative des Alpes, Pro Natura, Greenpeace, PEE
Considèrent les propositions faites dans le domaine des infrastructures ferroviaires comme vagues et insuffisantes / Attendent une concrétisation		FR, UR, NW, GL, AI, GR, NE LITRA SAB HKG
Le financement doit être élargi aux transports publics dans les régions périphériques et les régions de montagne		PES ATE, SEV WWF, Initiative des Alpes, Pro Natura, Greenpeace, PEE
6. Autres requêtes		
6.1 Planification globale / Vue d'ensemble sur le financement des transports		

<p>Le fonds d'urgence et le fonds d'infrastructure ne doivent pas servir à décharger les instruments de financement actuels (p. ex. contrat de prestations avec les CFF) / Délimitation nécessaire entre les projets d'agglomération et les projets qui peuvent être réalisés avec d'autres financements / Il existe d'autres instruments de financement</p> <p>Mieux harmoniser entre eux les instruments de financement / mettre à jour parallèlement les autres dossiers de la politique des transports et les préparer pour les décisions politiques</p> <p>Ces canaux doivent également disposer de moyens suffisants</p>		<p>ZH, BE, UR, SZ, NW, BS, BL, AG, VD, NE, DTAP/CTP</p> <p>UVS, Association des Communes suisses</p> <p>USAM</p> <p>TCS, LITRA, FRS, VSS, Allianz Verkehr</p> <p>Agglomération Basel</p>
<p>Une explication précise sur les flux financiers est nécessaire (comment les moyens restants des recettes routières à affectation obligatoire sont-ils utilisés ?) / Nécessité d'une répartition entre fonds et autres dépenses / Mieux faire apparaître la relation au système de financement des transports</p>		<p>ZH, BE, OW, ZG, AI, VD, FR, SG, GR</p> <p>PRD, UDC</p> <p>economiesuisse, UPS</p> <p>SVI</p> <p>HKG, Agglomération Basel</p>
<p>Il faut une planification financière globale et à long terme pour toutes les infrastructures de transport / Il manque de objectifs clairement définis / des perspectives sur le développement des transports / Le document ne précise pas si les moyens suffiront / Il manque un calcul objectif et fondé des besoins / Montrer le potentiel d'économie en cas de pénurie de ressources</p>		<p>ZH, UR, NW, GL, SO, BS, BL, AI, SG, GR, TI, VD</p> <p>UVS, CDF</p> <p>PRD</p> <p>economiesuisse, UPS</p> <p>SVI</p> <p>SAB</p> <p>HKG, Agglomération Basel, Lausanne Région</p>
<p>6.2 Moyens des provisions du financement spécial</p>		
<p>Les moyens des provisions ne doivent pas être</p>		<p>ZG</p>

empruntés sur le marché des capitaux, mais économisés sur d'autres dépenses de la Confédération		
6.3 Augmentation de l'impôt sur les huiles minérales		
Refusent catégoriquement l'augmentation de l'impôt sur les huiles minérales / Pas d'augmentation aussi longtemps que les provisions laisseront des moyens disponibles		FR UDC economiesuisse, UPS Fédération des Entreprises Romandes
6.4 Routes principales		
Le financement des routes principales / l'élimination des goulots d'étranglement doivent aussi être possibles par les moyens du fonds	- hypothèse de travail : financement des routes principales par le fonds, ce qui libérera davantage de moyens pour la convention de prestations prise sur la caisse générale de la Confédération	FR PRD, PS, PDC, UDC USAM, USS LITRA, Allianz Verkehr, FST, auto-suisse, UPSA ACS, TCS, FRS, Allianz Verkehr auto-suisse, UPSA, USIC
7 Affectation obligatoire / Utilisation de l'« argent des routes »		
Approuvent quant au principe les mesures en faveur des transports d'agglomération publics et privés (route et rail) et ne les mettent pas en cause / La possibilité de financer également des projets de transports publics, s'ils concernent le trafic d'agglomération, n'est pas contestée / L'utilisation de l'argent des routes pour les transports publics se justifie s'il existe un rapport avec la route		LU, NW, GL, SH, DTAP/CTP CDF, Ville de Zoug PRD, PS, PCS economiesuisse, UPS, USS, SEC UTP, FRS, VSS La Poste, FSU, STV, VESTRA, constructionsuisse USIC, auto-suisse
Au regard du droit constitutionnel, il n'est pas possible de contribuer au financement de projets de transports publics ou de projets purement ferroviaires		NW, ZG, DTAP/CTP PRD ASTAG, VSS La Poste, FSU, VESTRA

sans rapport avec une agglomération ; une contribution au financement de ces projets n'est possible que s'ils se trouvent dans une agglomération et ont un rapport avec la route		Infrastruktur Strasse
7.1 Fonds d'urgence / Utilisation des « provisions »		
Approuvent explicitement les projets de RER en général, et en particulier les trois projets MEVA, CEVA, DML (financement par le fonds d'urgence ou par une disposition transitoire)	<ul style="list-style-type: none"> - Ultérieurement, le financement devra à nouveau se faire par une convention de prestations / Financement en outre par une convention de prestations 	SH, TG, TI, GE UVS, Ville de Genève PS, PES ATE, LITRA, UTP, CITRAP, SEV WWF, Initiative des Alpes, Greenpeace, PEE, Patrimoine suisse CFF, BLS, VESTRA Pro Bahn Schweiz, transfair PS LITRA CFF
L'utilisation des provisions pour des projets de RER est contraire à la Constitution / La liste enfreint les dispositions constitutionnelles		UDC USAM ACS, TCS, FRS, ASTAG Centre patronal, SSE, SSH, auto-suisse, UPSA
7.2 Fonds d'infrastructure / Utilisation des « recettes routières à affectation obligatoire »		
Interprétation de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire selon art. 86 Cst.	<ul style="list-style-type: none"> - L'utilisation au profit de projets de RER ou de projets purement ferroviaires est rejetée comme contraire à la Constitution, parce que seuls peuvent être soutenus des projets ayant un rapport avec la route - L'utilisation pour le trafic non motorisé et la mobilité combinée est contraire à la Constitution - L'utilisation pour les tramways est explicitement mentionnée et 	UDC USAM ACS, TCS, FRS, ASTAG Centre patronal, SSE, auto-suisse, USIC, Infrastruktur Strasse, UPSA, SSH UDC USAM TCS, ASTAG Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes USAM TCS, UTP

	<p>approuvée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Financement des RER par une convention de prestations, mais aménagements possibles puisque le trafic routier en profite - La Constitution autorise l'utilisation pour des RER, des projets ou des infrastructures ferroviaires / L'utilisation proposée est correcte - Il faut au préalable régler la question de la constitutionnalité de la contribution au financement des RER - Opinions divergentes, au sein de l'organisation, sur la question de la contribution au financement des RER. 	<p>Centre patronal</p> <p>Fédération des Entreprises Romandes, SSE</p> <p>USS</p> <p>LITRA, UTP, CITRAP</p> <p>CFF, BLS, VESTRA</p> <p>PDC</p> <p>Allianz Verkehr</p> <p>FST</p>
--	---	--

Annexe 2 : Liste des destinataires et des participants à la consultation (avec abréviations)

Services cantonaux

ZH	Zurich
BE	Berne
LU	Lucerne
UR	Uri
SZ	Schwyz
OW	Obwald
NW	Nidwald
GL	Glarus
ZG	Zoug
FR	Fribourg
SO	Soleure
BS	Bâle-Ville
BL	Bâle-Campagne
SH	Schaffhouse
AR	Appenzell Rhodes-Extérieures
AI	Appenzell Rhodes-Intérieures
SG	St-Gall
GR	Grisons
AG	Argovie
TG	Thurgovie
TI	Tessin
VD	Vaud
VS	Valais
NE	Neuchâtel
GE	Genève
JU	Jura
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux (<i>pas de prise de position</i>)
DTAP	Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
CDF	Conférence des directeurs cantonaux des finances (<i>réponse spontanée</i>)

Villes et communes

UVS	Union des villes suisses
	Association des Communes suisses
	Conseil municipal de Zurich (<i>réponse spontanée</i>)
	Ville de Zoug (<i>réponse spontanée</i>)
	Ville de Genève (<i>réponse spontanée</i>)

Landschaft Davos Gemeinde (*réponse spontanée*)

Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

PRD	Parti radical-démocratique
PDC	Parti démocrate-chrétien
PS	Parti socialiste suisse
UDC	Union démocratique du centre
PLS	Parti libéral suisse (<i>pas de prise de position</i>)
PEP	Parti évangélique populaire
PST	Parti suisse du Travail – POP (<i>pas de prise de position</i>)
DS	Démocrates suisses (<i>pas de prise de position</i>)
PES	Parti écologiste suisse
LT	Lega dei Ticinesi (<i>pas de prise de position</i>)
UDF	Union démocratique fédérale (<i>pas de prise de position</i>)
PCS	Parti chrétien-social
AV	Alliance verte (<i>pas de prise de position</i>)
	Liste alternative (<i>pas de prise de position</i>)
	Solidarités (Alliance de Gauche (AdG)) (<i>pas de prise de position</i>)
SGA	Sozialistisch Grüne Alternative Zug (<i>pas de prise de position</i>)

Associations faitières de l'économie

economiesuisse	Fédération des entreprises suisses
UPS	Union patronale suisse
ASB	Association suisse des banquiers (<i>pas de prise de position</i>)
USP	Union suisse des paysans (<i>pas de prise de position</i>)
USAM	Union suisse des arts et métiers
USS	Union syndicale suisse
SEC	Société suisse des employés de commerce Travail.Suisse

Associations et organisations de transports

ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
ATE	Association Transports et Environnement
LITRA	Service d'information pour les transports publics
UTP	Union des transports publics
FRS	Fédération routière suisse
ASTAG	Association suisse des transports routiers
VSS	Association des professionnels de la route et des transports
CITRAP	Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics
SVI	Association suisse des ingénieurs en transports
ASST	Association suisse des sciences des transports (<i>pas de prise de position</i>)
SEV	Syndicat du personnel des transports

Allianz Verkehr (*réponse spontanée*)

CI Vélo (*réponse spontanée*)

Organisations de protection de l'environnement, de la nature et des sites

WWF	WWF Suisse Equiterre Initiative des Alpes actif-trafiC
	Pro Natura Suisse (<i>réponse spontanée</i>) Greenpeace (<i>réponse spontanée</i>)
PEE	Professionnelles en Environnement (<i>réponse spontanée</i>) Médecins en faveur de l'environnement (<i>réponse spontanée</i>) Patrimoine suisse (<i>réponse spontanée</i>)

Autres destinataires du projet mis en consultation

SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
CFF	Chemins de fer fédéraux
BLS	Chemin de fer du Loetschberg La Poste
ASPAN	Association suisse pour l'aménagement national (<i>pas de prise de position</i>)
FSU	Fédération suisse des urbanistes
FST	Fédération suisse du tourisme Schweizerischer Verband für Seniorenfragen (<i>pas de prise de position</i>)
alliance F	Alliance de sociétés féminines suisses (<i>pas de prise de position</i>)
VESTRA	Union d'entreprises suisses de construction de routes constructionsuisse
	Fédération des Entreprises Romandes (<i>réponse spontanée</i>)
SSE	Société suisse des entrepreneurs (<i>réponse spontanée</i>) Centre patronal (<i>réponse spontanée</i>) transfair (<i>réponse spontanée</i>) auto-suisse (<i>réponse spontanée</i>) Infrastruktur Strasse (<i>réponse spontanée</i>)
USIC	Union suisse des carrossiers (<i>réponse spontanée</i>)
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile (<i>réponse spontanée</i>) Pro Bahn Schweiz (<i>réponse spontanée</i>) ATE, section des deux Bâle (<i>réponse spontanée</i>)
KGL	Gewerbeverband Kanton Luzern (<i>réponse spontanée</i>)
HKG	Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden (<i>réponse spontanée</i>)
SSH	Société suisse des hôteliers (<i>réponse spontanée</i>) Agglomération Basel (<i>réponse spontanée</i>)
VRB	Verein Region Bern (<i>réponse spontanée</i>) Lausanne Région (<i>réponse spontanée</i>) Association Centre-Jura (<i>réponse spontanée</i>)
GCLIM	Concertation des régions de montagne de l'Arc jurassien (<i>réponse spontanée</i>)
RVAJ	Réseau des villes de l'Arc jurassien (<i>réponse spontanée</i>)