



Madame Doris Leuthard  
Conseillère fédérale  
Cheffe du Département fédéral de  
l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication  
Kochergasse 6  
3003 Berne

Références

Date

25 AVR. 2018

**Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement à partir de 2019 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**  
**Réponse à la procédure de consultation**

Madame la Conseillère fédérale,  
Madame, Monsieur,

Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté dans le cadre de la procédure de consultation du troisième programme en faveur du trafic d'agglomération. Il vous livre ci-après ses considérations, structurées selon le questionnaire soumis.

La présente prise de position aborde des éléments généraux. Pour ce qui concerne les points plus détaillés, relatifs notamment aux mesures, nous vous renvoyons aux positions individuelles des agglomérations de Brigue-Viège-Naters, du Valais Central, du Coude du Rhône et du Chablais.

***Généralités concernant le projet mis en consultation***

**1. Points essentiels du projet**

Le Conseil d'Etat du canton du Valais approuve les points essentiels du projet mis en consultation, en saluant l'engagement de la Confédération dans le financement du trafic d'agglomération. Il importe que ce soutien de la Confédération pour les mesures en faveur du trafic d'agglomération bénéficie non seulement aux grandes agglomérations mais également aux petites et moyennes agglomérations qui sont, elles aussi, confrontées à d'importants défis, notamment en matière de mobilité.

Quatre projets d'agglomération concernant le canton du Valais ont été déposés. Ils concernent les agglomérations de Brigue-Viège-Naters, du Valais central, du Chablais et du Coude du Rhône.

Dans l'ensemble et sous réserve des points particuliers mis en évidence lors des récentes discussions techniques avec l'ARE, des points plus généraux mis en évidence ci-après et des points spécifiques que les agglomérations formulent dans leurs réponses individuelles, le Conseil d'Etat du canton du Valais adhère au projet mis en consultation. Il regrette toutefois que le projet d'agglomération, déposé pour la première fois par la Ville de Martigny ayant le statut particulier de ville isolée, ait été écarté par l'ARE au motif qu'il ne remplissait pas les exigences de base. Nous y reviendrons ci-après.

**2. Aspects non suffisamment pris en compte**

2.1 La **définition des périmètres** au sein desquels les mesures peuvent bénéficier d'un cofinancement dans le cadre des programmes en faveur du trafic d'agglomération est une question centrale qui n'est toujours pas réglée de manière satisfaisante à notre sens.



Le périmètre admis doit découler non seulement d'une addition de statistiques mais également d'un projet de territoire s'inscrivant dans un contexte spatial spécifique et souvent complexe. Ceci est tout particulièrement vrai pour les régions alpines, fortement marquées par leur topographie.

Les principales agglomérations du pays ont aujourd'hui pu, ou pourront à court terme, réaliser avec le soutien de la Confédération de très importantes infrastructures, notamment de mobilité. Il importe que les agglomérations de moindre importance, en particulier celles situées en milieu alpin et fonctionnant comme des centres régionaux, puissent aussi bénéficier, à leur échelle, d'un soutien marqué de la Confédération. Pour ce faire, les financements fédéraux doivent être étendus à des régions dépendantes, notamment en termes économiques, des centres régionaux et agglomérations mais qui, en raison des critères retenus par l'OFS, n'entrent actuellement pas dans les périmètres retenus.

Dans le contexte valaisan, la refonte des périmètres permettrait de libérer un peu la pression exercée sur les villes principales de plaine, tout en aidant les vallées latérales à atteindre les objectifs visés par la LAT. Les spécificités découlant de la topographie et des interactions entre plaine et montagne mettent en lumière l'influence des agglomérations de la plaine du Rhône sur les vallées latérales, influence qui va bien au-delà des périmètres statistiques retenus. Le rapport explicatif fait d'ailleurs référence à cette évidence au point 1.7, en faisant le lien entre coopération, y compris de régions limitrophes, et planification cohérente. L'ARE reconnaît de surcroît volontiers l'utilisation de périmètres plus fonctionnels pour l'élaboration de projets d'agglomération, sans toutefois entrer en matière pour le cofinancement des mesures s'y trouvant et en se retranchant derrière la législation qui, en la matière, n'est d'ailleurs pas si explicite que cela.

Les agglomérations du canton du Valais sont spécifiques et diffèrent de celles du plateau ou de l'arc lémanique pour lesquelles, au vu des montants dégagés pour ces dernières, les projets d'agglomération et la méthode mathématique servant à en définir le périmètre ont été imaginés. En effet, nos « agglomérations de plaine » doivent absorber puis redistribuer des flux importants vers les « agglomérations saisonnières de montagne » situées dans les vallées latérales. Il s'agit là d'une particularité qui ne se retrouve certainement dans aucune statistique unifiée et lissée à l'échelle du pays. De plus, il apparaît évident qu'un périmètre plus adapté au contexte permettrait sans nul doute d'améliorer encore le rapport coût/efficacité.

Précisons encore qu'il ne s'agit pas de laisser la définition des périmètres au seul bon vouloir des agglomérations mais **d'utiliser l'outil de planification et de dialogue territorial entre les cantons et la Confédération qu'est le plan directeur cantonal** pour définir le périmètre d'influence des mesures et, dès lors, le périmètre au sein desquels des mesures peuvent être amenées à être cofinancées par la Confédération.

2.2 La question des **raccordements des réseaux routiers cantonaux au réseau des routes nationales** et celle des **développements aux abords immédiats des gares ferroviaires**, y compris des terminaux de transports, devraient être mieux prises en compte dans les projets d'agglomération. Ceci permettrait d'assurer une meilleure efficacité de chacun des réseaux ainsi qu'une bonne coordination et complémentarité des réseaux concernés. Ces problématiques devraient être prises en compte pour les projets des futures générations et des critères d'examen correspondants être développés.

A cet effet, une discussion et une concertation préalables avec les cantons, voire avec les agglomérations, devraient être conduites.

### ***Programme en faveur du trafic d'agglomération, 3<sup>ème</sup> génération***

3. **Observations sur l'état des lieux présenté** : voir les prises de position sous les points 1 et 2 ci-avant.

4. **Observations sur le déroulement du processus d'examen des projets d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération – Besoins d'adaptation**

Globalement, le temps à disposition des agglomérations entre la réception des rapports provisoires d'examen et les entretiens techniques avec les offices fédéraux, respectivement le délai de consultation, est beaucoup trop restreint.

L'examen de détail des rapports provisoires, leur discussion ainsi que la préparation des entretiens impliquent l'engagement intensif de tous les porteurs du projet, soit les techniciens et les acteurs politiques, notamment les collectivités communales, appelés à développer un argumentaire et à décider d'une prise de position. Au regard des enjeux très importants que constitue un projet d'agglomération pour l'ensemble des collectivités concernées, cette démarche nécessite impérativement qu'un temps suffisant soit mis à leur disposition afin de garantir un déroulement optimal de cette phase.

**Nous demandons que, pour les projets des futures générations, le calendrier du processus d'examen soit adapté dans le sens d'un allongement du temps mis à disposition des agglomérations pour prendre position.**

## **5. Prise de position concernant les résultats de l'examen de la Confédération**

La priorisation de certaines mesures est contestée par les porteurs de projets d'agglomération valaisans. **Nous attendons de la Confédération que les arguments exposés et discutés lors des entretiens techniques soient pris en compte** et que les priorisations des mesures concernées soient réévaluées. Nous renvoyons ici aux prises de position individuelles des agglomérations pour le détail des mesures concernées et pour les argumentaires développés.

Nous désirons en outre soulever ici deux aspects particuliers en lien avec les **mesures routières**, auxquelles il est par ailleurs souhaité qu'une plus grande attention soit portée, notamment en ce qui concerne la priorisation et la dotation financière.

- a) La priorisation de certaines mesures, en lien notamment avec des adaptations routières en intérieur de localité (en vue de la valorisation ou requalification de ces axes) et avec des routes de contournement ou de délestage voire de liaison avec le réseau des routes nationales, s'est vue abaissée au motif de leur trop faible **rapport coût-utilité**.

La faiblesse de ce rapport est souvent et pour l'essentiel due à un coût élevé de mise en œuvre de la mesure, qui s'explique par exemple par des raisons topographiques ou par le fait que la mesure doit être mise en œuvre dans un environnement urbain, largement construit. Ces deux facteurs influencent de fait directement le coût de réalisation.

- b) L'autre aspect concerne le mode de prise en compte d'un **trafic routier journalier moyen**. Dans ce cadre, nous estimons qu'il devrait être également tenu compte de spécificités telles que les charges concentrées de trafic touristique (en fonction des jours de la semaine et des saisons) ou encore des pointes journalières (matin et soir) du trafic pendulaire aux entrées respectivement à l'intérieur des agglomérations. Toujours dans le même contexte, l'évaluation des charges de trafic sur les routes de montagne devrait prendre en considération les paramètres de saisonnalité voire de fermetures temporaires ou de longue durée de l'axe en conditions hivernales.

**Nous demandons que ces remarques, par ailleurs formulées lors des entretiens techniques, soient prises en compte pour une révision à la hausse de la priorisation de certaines mesures.**

## **6. Observations relatives à certains projets d'agglomération ou certaines mesures en particulier**

Le Conseil d'Etat du canton du Valais regrette vivement la mise à l'écart, quelque peu abrupte, du projet d'agglomération du Coude du Rhône. L'analyse faite de l'exigence de base relative à la démarche participative apparaît un peu sèche et ne tient en effet pas suffisamment compte de l'acceptation du projet par le Conseil général (législatif) de la Ville de Martigny.

Concernant l'exigence de base 3, le rapport déduit que *« la nature et l'étendue de l'analyse réalisée exclusivement sur la « ville isolée » ne suffisent pas... le périmètre fonctionnel incluant les communes avoisinante représente l'échelle territoriale appropriée »*. Il est donc reproché à la commune de Martigny de s'en tenir au périmètre statistique et non au périmètre fonctionnel.

Nous constatons ici que cette affirmation fait écho à nos remarques concernant le périmètre, formulées au point 2 de la présente prise de position, et que la définition statistique des périmètres des projets d'agglomération semble même poser des problèmes à l'Office fédéral du développement territorial. Il ne nous semble pas pertinent de critiquer un périmètre pas assez large dans le cas d'une commune au statut de ville isolée. La contradiction entre « ville isolée » et échelle régionale apparaît en outre à d'autres reprises dans le même rapport.

Pour le reste et comme mentionné précédemment, nous renvoyons aux prises de position individuelles des agglomérations pour ce qui a trait aux observations particulières liées à chaque projet d'agglomération concernant le canton du Valais.

## 7. Autres remarques

La planification financière fédérale pour les années futures devra tenir compte du fait que les besoins réels, en termes de dépenses, auront tendance à croître lorsque le délai de réalisation des mesures s'approchera du terme fixé.

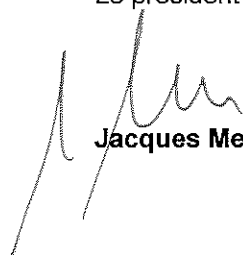
## Conclusion

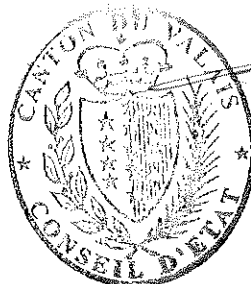
Le canton du Valais se réjouit des cofinancements fédéraux proposés pour trois projets déposés par des agglomérations valaisannes. Il regrette toutefois vivement la mise à l'écart du projet Coude du Rhône. Le canton soutiendra la région de Martigny dans la mesure où une démarche d'élaboration et de dépôt d'un projet de 4<sup>ème</sup> génération serait lancée, ce qui n'est pas acquis vu le contexte développé plus haut en ce qui concerne le périmètre, contexte qui conditionne directement l'intérêt de la région à élaborer un tel projet.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre prise de position et en demeurant à votre disposition pour tout complément d'information, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

  
**Jacques Melly**



Le chancelier

  
**Philipp Spörrli**

**Copies à** Office fédéral du développement territorial  
Agglomérations de Brigue-Viège-Naters, du Valais central, du Coude du Rhône, du Chablais