



Office fédéral du développement territorial  
Section planifications fédérales  
3003 Berne

## Références

Date

- 2 DEC. 2020

### **Plan sectoriel des transports, partie programme – Mobilité et territoire 2050 Consultation conformément à l'art. 19 OAT**

Madame la Directrice,  
Mesdames, Messieurs,

Le 14 septembre 2020, vos Offices (OFT, ARE) ont invité notre Gouvernement à prendre position sur l'objet cité sous rubrique, au sens de l'art. 19 OAT, et nous vous en remercions.

Selon la procédure fixée par l'art. 19 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), le Service cantonal du développement territorial a consulté les services cantonaux concernés, les régions et les communes. Il a également consulté les préfets de districts et veillé à ce qu'une participation adéquate de la population soit assurée, conformément au devoir d'information et aux droits de participation prévus par l'art. 4 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT), en publiant le texte annexé dans le Bulletin officiel n°39 du 25 septembre 2020. Un tableau avec toutes les remarques faites lors de la consultation est mis en annexe de ce document.

Par ailleurs, la prise de position de la DTAP du 20 novembre 2020, pour sa partie traitant principalement des aspects conceptuels du plan sectoriel mis en consultation, complète et fait partie intégrante de la présente prise de position de l'Etat du Valais.

La version remaniée du Plan sectoriel des transports (PST), partie programme porte sur le développement à long terme du système global de transport en Suisse, en le coordonnant avec l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement. Nous relevons cette volonté forte de votre part, de mettre l'accent sur une coordination entre l'aménagement du territoire, la mobilité et l'environnement. Ceci est conforme aux objectifs du développement spatial au niveau cantonal.

Toutefois, votre volonté de prendre un rôle plus marqué dans le pilotage de cette coordination et cela à un stade précoce des réflexions (ce qui certainement apportera de la valeur ajoutée) doit être accompagnée d'une amélioration forte de la communication entre les trois niveaux que sont les communes, les cantons et la Confédération, afin d'assurer des échanges entre partenaires, plutôt que de procéder uniquement à des remontées périodiques d'informations.

Pour notre territoire, il convient de rappeler que l'essentiel de la population valaisanne vit en plaine. Cependant, les autorités cantonales souhaitent également maintenir la population dans les vallées latérales. Il s'agit donc de maintenir des perspectives de développement pour les populations de montagne. La topographie joue un rôle important sur les modes de déplacements, d'où la part importante du transport individuel motorisé (TIM) dans notre canton. La complémentarité des modes de transports permet également la desserte efficace des vallées latérales. Des réflexions sont nécessaires sur la pertinence des futurs projets de contournements de localités et l'aménagement du territoire afin de limiter les extensions de zones. De plus, une stratégie se contentant de mettre en place des infrastructures supplémentaires pour répondre à une forte demande de mobilité n'est probablement pas viable, en particulier dans les zones déjà densément occupées.



Il apparaît donc que la Confédération (comme notre canton d'ailleurs) s'interroge également sur les possibilités de limiter, voire réduire la demande de mobilité où cela est possible, pour d'abord privilégier l'utilisation des capacités existantes. Dans ce contexte, les offres de mobilité dans des régions excentrées et de montagne sont indispensables et doivent être maintenues. Ceci implique que la Confédération doit s'engager aux côtés des cantons et des communes concernées, pour mettre en place un soutien à la fois efficace et ciblé.

Nous regrettons l'absence de principes plus marqués, liés à l'amélioration de l'accessibilité des régions de montagne (notamment par câbles) ainsi qu'à l'encouragement à la réalisation d'infrastructures de transport touristique favorisant une exploitation 4-Saisons (via des moyens de transport multimodaux). Dans ce PST, partie programme, nous demandons ainsi d'y intégrer également les transports à câble comme une des solutions de transport régional permettant de répondre aux objectifs du plan sectoriel en termes de mobilité, d'urbanisation (densification, désenclavement) et d'environnement.

La description des objectifs de la planification des infrastructures de transport telle que proposée dans vos documents doit être complétée d'une part avec des objectifs clairs et quantifiables que ce soit en terme de mobilité ou d'aménagement du territoire, d'autre part par une mention des mesures de pilotage à mettre en place pour assurer un suivi/une coordination entre les divers domaines impactés.

La nécessité de préserver la qualité de vie et l'environnement est rappelée dans la Vision 2050 pour la mobilité et le territoire (chap. 3). Il nous semble que l'impact des axes de transports sur les eaux superficielles et souterraines devrait être intégré de manière plus explicite dans ce PST.

Nous relevons que le plan sectoriel fait mention que « l'utilisation du sol peut rentrer en conflit avec les SDA et qu'une collaboration CH-Canton peut apporter des solutions » (p.12). De même que dans les principes d'action, les Services fédéraux attachent une importance à « la non-utilisation des SDA, et le cas échéant, la compensation des SDA utilisées » (p.36). En effet, toute emprise de projets sur les SDA doit être compensée.

Concernant le transport des marchandises dangereuses, il conviendrait d'élaborer un chapitre à part pour traiter de ce thème.

Dans le territoire d'action de la Métropole lémanique, il est souhaité que la réouverture de la ligne ferroviaire du sud-Léman (ligne historique dite « du Tonkin ») au trafic régional des voyageurs entre Evian et Saint-Gingolph soit mentionnée en tant que seconde étape du RER transfrontalier « Léman-express ». Le financement de ces études est désormais cité et assuré via le programme PRODES 2035.

De manière générale, les adaptations proposées n'entraînent pas d'incompatibilités avec le Plan directeur cantonal. En effet, les indications contenues dans le PST, partie programme cadrent globalement avec les principes fixés notamment dans les fiches de coordination D.1 « Transports publics », D.2 « Interfaces d'échanges modaux », D.3 « Réseaux ferroviaires », D.4 « Réseaux routiers », D.6 « Infrastructures de transport public par câble », D.7 « Infrastructures de transport de marchandises » et D.8 « Infrastructures aéronautiques » du Plan directeur cantonal.

Un élément en lien avec le plan directeur a retenu toute notre attention. En page 44 du document, il est inscrit que « *un projet de la Confédération ne donne lieu à un besoin de coordination élevé avec le plan directeur cantonal que si les critères susmentionnés concernant le besoin de coordination élevé par rapport au territoire et à l'environnement sont remplis* ». De l'avis du canton, il est primordial de coordonner de manière systématique un projet de la Confédération avec le plan directeur cantonal.

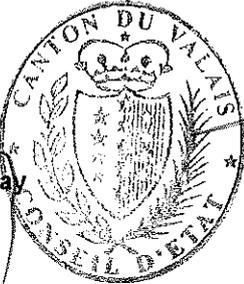
Conformément aux art.1 et 2 LAT, Confédération, cantons et communes agissent de concert afin de garantir un développement harmonieux du pays. Aussi, le PST, partie programme a le devoir de se fonder dans cette politique de coordination verticale sans prêter les intérêts cantonaux, régionaux et communaux.

**Le Canton demande que la Confédération mette à jour le plan sectoriel des transports, partie programme en y intégrant les adaptations et les compléments mentionnés dans le présent courrier, ainsi que les éléments présentés dans le courrier de la DTAP du 20.11.2020.**

En restant à disposition pour tout complément d'information concernant les résultats liés à la présente consultation, nous vous prions de croire, Madame la Directrice, Mesdames, Messieurs, à l'expression de notre très haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président  
Christophe Darbellay



Le chancelier  
Philipp Spörri

The seal of the Canton of Valais Council of State is circular, featuring a central coat of arms with a crown on top. The text 'CANTON DU VALAIS' is written in an arc above the coat of arms, and 'CONSEIL D'ETAT' is written in an arc below it. Two small stars are positioned on either side of the coat of arms.

Réponse à envoyer par mail à : [sachplanverkehr@are.admin.ch](mailto:sachplanverkehr@are.admin.ch)

- Annexes :**
- Tableau des résultats de la consultation
  - Bulletin officiel n°39 du 25 septembre 2020
  - Prise de position de la DTAP du 20 novembre 2020
- Copie à :**
- Service du développement territorial
  - DTAP, Berne

## Résultats de la consultation du PST, partie programme

Services	Chapitre	Titre	Remarques
Service de la mobilité	1.1	Objectifs relatifs à la planification des infrastructures de transport de la Confédération	<p>Le SDM estime, bien que l'objectif soit louable, que cette planification (prioritairement des infrastructures de transport) ne parvient malheureusement pas toujours à résoudre ces conflits d'intérêts et que le but recherché n'est pas toujours atteint.</p> <p>Il manque clairement une planification des objectifs de mobilité (exprimés en temps de déplacement et en volume de citoyens à déplacer), pour les divers motifs connus et recensés, comme travail, loisir, formation, etc.</p>
Service de la mobilité	2.2	Evolution des volumes de trafic	<p>Le constat met en évidence l'explosion de la demande (qui a plus que doublé), alors que la croissance de la population reste beaucoup plus faible.</p> <p>Il manque une proposition concrète sur des pistes à mettre en œuvre pour limiter cette explosion de la demande. 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.</p>
Service de la mobilité	2.3	Dangers naturels et accidents	<p>Il conviendrait de faire un chapitre à part pour traiter du transport des marchandises dangereuses.</p>
Service de la mobilité	2.3	Défis posés par la préservation de l'environnement et des ressources	<p>Il ne faudrait pas fermer, quand cela est nécessaire, la complémentarité rail-route. Par exemple, Zermatt ou le développement rail-route se fait en simultané en lien avec la problématique des dangers naturels.</p>
Service de la mobilité	2.4	La sauvegarde d'un environnement intact et de paysages de valeur et l'atteinte des objectifs climatiques sont en conflit avec les exigences de mobilité et l'augmentation du trafic	<p>Le SDM estime que la formulation « environnement INTACT » en 2020 semble bien optimiste et qu'un autre terme plus adéquat pourrait être choisi.</p>
Service de la mobilité	3.2	Principes relatifs à la qualité des liaisons pour le transport de voyageurs en fonction du type d'espace	<p>Les autoroutes à vélos ne peuvent être généralisées. L'espace est limité et l'aménagement de telles autoroutes ne peut être garanti comme le laisse entendre ce chapitre. Les autoroutes peuvent être, là où l'aménagement est possible, une alternative.</p>
Service de la mobilité	6.3	Rail: charges du réseau et projets de la Confédération	<p>Il est souhaité que la réouverture de la ligne ferroviaire du sud-Léman (ligne historique dite « du Tonkin ») au trafic régional des voyageurs entre Evian et Saint-Gingolph soit mentionnée en tant que seconde étape du RER transfrontalier « Léman-express ». Le financement de ces études est assuré via le programme PRODES 2035.</p> <p>Ce bouclage ferroviaire permettra de modifier la dynamique des mobilités dans le bassin franco-suisse circum-lémanique, en optimisant la qualité et la densité de l'offre sur les rives nord et sud du Léman. La carte p. 66 devrait être complétée graphiquement, pour illustrer ce principe.</p> <p>Cette remise en service d'une infrastructure ferroviaire aujourd'hui désaffectée, permettrait de mieux connecter les Chablais (Vaud et Valais), lesquels forment un cluster industriel fort de l'arc lémanique.</p>
Service de la mobilité	6.11	Rail: charges du réseau et projets de la Confédération	<p>L'essentiel de la population valaisanne vit en plaine. Cependant, les autorités cantonales souhaitent maintenir la population vivant dans les vallées latérales. Il s'agit donc de maintenir des perspectives de développement pour les populations de montagne.</p> <p>La topographie joue un rôle important sur les modes de déplacements, d'où la part importante du TIM. L'attractivité économique est également liée à l'offre de transports. Les conflits intermodaux, notamment au travers de la superposition de réseaux (vélos vs bus vs voitures vs aspects naturels, soit une priorisation à effectuer entre les modes de déplacement) sont une réalité quotidienne dans un territoire limité et densément équipé. La complémentarité des modes de transports permet également la desserte efficace des vallées latérales. Des réflexions sont nécessaires sur la pertinence des futurs projets de contournements de localités et l'aménagement du territoire afin de limiter les extensions de zones.</p> <p>L'assainissement au bruit routier est aujourd'hui un objectif prioritaire en matière d'infrastructures de mobilité et les mesures à la source sont systématiquement analysées afin de limiter les contraintes et d'améliorer ainsi la qualité de vie des riverains.</p> <p>Le Valais possède de nombreuses valeurs naturelles d'importance (biodiversité, couloirs à faune, réseaux écologiques, ...).</p> <p>Du fait de la topographie du canton, les réseaux de mobilité sont particulièrement exposés aux dangers naturels gravitaires (avalanches, chutes de pierres, éboulements, laves torrentielles, crues). Il est également soumis au danger de tremblement de terre. La société a une forte aversion aux risques.</p>

Services	Chapitre	Titre	Remarques
Service de la mobilité	6.1.1	Rail: charges du réseau et projets de la Confédération	<p>Il faut en outre compléter avec le chapitre les éléments en rouge ci-dessous :</p> <p>Dans la vallée du Rhône, les transports publics ne sont, à l'exception de Sion et Sierre, de Viège-Zermatt et de Brigüe-Fiesch, que légèrement congestionnés. Des solutions de transport régional par câble permettant de répondre aux objectifs du plan sectoriel en termes de mobilité, d'urbanisation (densification, désenclavement) et d'environnement sont planifiées au niveau cantonal et intégrées dans les prochaines étapes d'aménagement (EA).</p> <p>La Confédération prévoit, sur le réseau ferroviaire et câblé, les mesures suivantes dans les années à venir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lausanne-Sion : introduction du sillon express pour le trafic marchandises, réduction du temps de parcours</li> <li>- Berne-Brigue/Interlaken : augmentation de la cadence</li> <li>- Täsch-Zermatt (MGB) : augmentation de la cadence sur le tronçon Visp-Zermatt et sur la ligne du Glacier Express (St. Moritz-Zermatt)</li> <li>- Aigle-Monthey-Champéry et Aigle-Leysin (TPC) : augmentation de la cadence aux heures de pointe</li> <li>- Chalais-Briey-Vercorin (CBV) : augmentation de la capacité du téléphonique</li> </ul>
Service de la mobilité	Annexe 3	Réseau ferroviaire et TP	<p>Compléter avec ce qui est en rouge :</p> <p>La Confédération est responsable de la sécurité et du financement de l'infrastructure ferroviaire et de transport par câble.</p> <p>Les eaux de ruissellement issues des axes routiers, notamment, sont chargées en polluants provenant notamment de l'usure des freins, des pneumatiques et de la chaussée. Ainsi, des quantités importantes de polluants tels qu'hydrocarbures, métaux lourds, matières en suspension et micro-plastiques sont entraînées vers les eaux souterraines ou les eaux superficielles. De plus, les surfaces imperméables importantes que constituent les routes engendrent des augmentations des volumes des écoulements de surface et des débits de pointe, provoquant de grandes variations de débits dans les cours d'eau. Ces modifications des conditions d'écoulement entraînent des impacts sur les organismes aquatiques et sur l'écomorphologie des cours d'eau. Les particules issues de l'usure des pneus sont la cause principale de la présence de microplastiques dans l'environnement. Il est donc essentiel de trouver des solutions pour réduire le transfert de l'ensemble des particules dans les eaux, les sols et l'air, ceci avec des mesures de renforcement du traitement des eaux de route, mais également des lignes ferroviaires. La qualité des eaux produites par les axes de transport et leur impact sur les eaux superficielles et souterraines devraient donc être intégrés de manière plus explicite dans ce Plan sectoriel des transports.</p> <p>La nécessité de préserver la qualité de vie et l'environnement – en particulier la nécessité de protéger les riverains des infrastructures de transport contre les nuisances sonores occasionnées par celles-ci – est rappelée dans la Vision 2050 pour la mobilité et le territoire (chap. 3). Les stratégies de développement et principes d'action de la partie programme du Plan sectoriel des transports (chap. 4) incitent à en tenir compte (voir notamment U3) et visent même une réduction des nuisances. Le SEN soutient pleinement cette vision.</p> <p>En revanche, le SEN regrette que la nécessité de poursuivre la mise en oeuvre de mesures de protection contre le bruit ne soit pas explicitement mentionnée pour le territoire d'action des Alpes occidentales.</p> <p>Le SEN souhaite que les orientations de la partie « Environnement » du territoire d'action des Alpes occidentales (p. 143 ss) soient complétées par une mention explicite de la nécessité de poursuivre, sur ce territoire également, les mesures afin de réduire les effets négatifs des infrastructures de transport (notamment mesures de protection contre le bruit, amélioration de la qualité de l'habitat, mesures de compensation et d'accompagnement, etc.).</p>
Service de l'immobilier et du patrimoine			<p>L'ouverture durant l'année des cols de la Grimsel et de la Furka serait très appréciable, même si cela demande des aménagements particuliers afin de garantir la sécurité des voies de communications durant les périodes hivernales.</p>

Services	Chapitre	Titre	Remarques
Service administratif et juridique du DMTE			Nous souhaitons mettre en évidence un élément en lien avec le plan directeur qui a retenu toute notre attention et qui mérite d'être mis en évidence : en page 44 du document susmentionné, il est mis en évidence que « un projet de la Confédération ne donne lieu à un besoin de coordination élevé avec le plan directeur cantonal que si les critères susmentionnés concernant le besoin de coordination élevé par rapport au territoire et à l'environnement sont remplis ». Il nous semble néanmoins primordial de coordonner de manière systématique un projet de la Confédération avec notre plan directeur cantonal et que cette coordination ne doit pas dépendre de critères prédéfinis, cumulatifs ou non.
Service de l'agriculture	2.3		Le service de l'agriculture est attentif au maintien des surfaces agricoles et particulièrement au respect des surfaces d'assolements. Nous relevons que le plan sectoriel fait mention que « l'utilisation du sol peut rentrer en conflit avec les SDA et qu'une collaboration CH-Canton peut apporter des solutions » (p.12). De même que dans les principes d'action, « les Services fédéraux attachent une importance à la non-utilisation des SDA, et cas échéant, la compensation des SDA utilisées » (p.36). Nous serons donc attentifs au respect de ces deux intentions.
Service de l'agriculture			Pour le SCA, toute emprise de projets sur terres agricoles et SDA doit être compensée en quantité et qualité. Cela va pour les infrastructures de mobilité mais aussi pour les infrastructures de transport de marchandise ainsi que sur d'éventuelles gares de triage ou de transbordement qui sont ou pourraient apparaître dans la planification. Comme recommandé par le plan sectoriel, nous souhaitons aussi vivement être consultés sur le projet de « station de chargement de Steg et la connexion à la ligne Genève-Brig pour le Lötschberg » le moment venu. En règle générale, d'éventuels matériaux d'excavation en lien avec ce plan doivent permettre l'amélioration de terres agricoles ou la création de topographies utiles à l'agriculture. Par ailleurs, nous profitons aussi de ce courriel pour évoquer l'entretien des bords d'infrastructures ou voies de transport qui doit être amélioré, en particulier pour éviter la propagation de plantes envahissantes ou indésirables.
Service de l'économie, du tourisme et de l'innovation			Le SETI n'a pas de remarque particulière à formuler. Nous regrettons cependant l'absence de principes plus marqués, liés à l'amélioration de l'accessibilité des régions de montagne (notamment par câbles) ainsi qu'à l'encouragement à la réalisation d'infrastructures de transport touristique favorisant une exploitation 4-Saisons (via des moyens de transport multimodaux).
Service des forêts, des cours d'eau et du paysage	6.10	Handlungsraum Gotthard	Unter Naturfahren wird der Handlungsbedarf darauf hingewiesen, dass auch peripheren Gebieten Andermatt und Obergorms ein ganzjähriger Zugang ermöglicht werden soll. Der Kanton Wallis sollte darauf hinweisen, dass die Anbindung der Ost-Westachse und hier insbesondere die Wintersicherung der Achse Andermatt – Realp für ihn Priorität hat und entsprechend voranzutreiben ist, unabhängig der Problematik der durch den Klimawandel verstärkt auftretenden Naturfahren.
Service des forêts, des cours d'eau et du paysage	6.11	Handlungsraum Westalpen	Im Kapitel Umwelt wird darauf verwiesen, dass der gesamte Handlungsraum « von den Problemen der Naturfahren betroffen ist (Gebiete entlang der Rhone: Überschwemmungen, Siedlungsgebiete in Lawinen- oder Erdrutsch- Bahnen z. B. im Haslital oder in Gondo), die wegen des Klimawandels immer häufiger werden. » Das stimmt im Grundsatz sicher, fliesst dann aber nicht in die Stossrichtungen ein. Zudem ist die Formulierung sehr schwach oder gar falsch (Siedlungsgebiete in Lawinen- oder Erdrutsch-Bahnen werden durch den Klimawandel sicher nicht immer häufiger!). Die Stossrichtung wird lapidar mit dem Satz «Dafür sind die Anliegen des Umwelt- und Landschaftsschutzes und der Verfüthung von Naturfahren in einem frühen Stadium der Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturplanung mit einzubeziehen.» abgetan. Konkret muss zumindest folgendes verlangt werden: Kapazitätserweiterung auf Achsen, die bereits heute stark durch Naturfahren bedroht sind, wie beispielsweise auf der Bahnstrecke Visp-Zermatt oder auf den Strassenachsen Martigny-Gd St. Bernard oder Gampel-Goppenstein (vgl. Karte 3 S. 150), müssen einhergehen mit verstärkten Anstrengungen im Naturfahrenbereich, bedingt auch durch die zunehmenden Auswirkungen des Klimawandels. Die öffentliche Hand muss die hierfür benötigten Mittel zu Verfügung stellen und die Projekte rasch umsetzen. Ansonsten muss mit einem unverhältnismässigen Anstieg der Risiken gerechnet werden.
Service du développement territorial	6.11	Espaces offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP -- Besoins d'action	Nous proposons de reformuler la première phrase du 3e paragraphe comme suit : « La N9, les vallées valaisannes et celles de l'Oberland bernois dominees par le tourisme peuvent être ponctuellement engorgées, notamment lors de pics saisonniers (autoroute (N9), routes menant aux stations de ski dans les cantons de Berne et Valais, ...) ». En effet, la N9 est une infrastructure et non un territoire comme les vallées mentionnées ci-dessus.

## Sachplan Verkehr, Teil Programm Mobilität und Raum 2050

### Information und Mitwirkung der Bevölkerung

---

*Herausgeber:* Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

*Gegenstand:* «Mobilität und Raum 2050» ist der Teil Programm des Sachplans Verkehr. Er soll einen Rahmen für die langfristige, mit der Raumplanung und den Anliegen der Umwelt abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems festlegen. Der vorliegende Entwurf ersetzt den Teil Programm von 2006.

*Verfahren:* Anhörung der Gemeinden, Information und Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Artikel 4 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR.700). Bürgerinnen und Bürger (Privatpersonen) sowie Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechts können sich dazu äussern.

*Auflagezeit:* Vom 25. September bis am 26. Oktober 2020

*Auflageorte:*

- Bundesamt für Raumentwicklung, Worblentalstrasse 66, 3063 Ittigen
- Die Dokumente können zudem eingesehen werden unter:  
[www.are.admin.ch/teilprogramm-anhoerung](http://www.are.admin.ch/teilprogramm-anhoerung)

*Auskünfte:* erteilen folgende Stelle:

- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Tel. 058/462 40 60

Stellungnahmen zum Sachplan Verkehr, Teil Programm sind bis am 26. Oktober 2020 schriftlich einzureichen:

- von Privatpersonen und lokalen Organisationen an die Gemeindeverwaltung;
- von Gemeinden an die Dienststelle für Raumentwicklung, Avenue du Midi 18, 1951 Sitten;
- von kantonalen und regionalen Organisationen an die Dienststelle für Raumentwicklung, Avenue du Midi 18, 1951 Sitten;
- von nationalen Organisationen an das Bundesamt für Raumentwicklung, Sektion Bundesplanungen, 3003 Bern.

Sitten, den 25. September 2020

Dienststelle für Raumentwicklung

## Plan sectoriel des transports, partie Programme Mobilité et territoire 2050

### Information et participation de la population

---

*Editeurs:* Office fédéral du développement territorial (ARE)

*Objet:* «Mobilité et territoire 2050» est la partie Programme du Plan sectoriel des transports (PST). Son objectif est de définir le cadre applicable pour le développement à long terme du système global de transport en Suisse coordonné avec l'aménagement du territoire et les préoccupations environnementales. La version mise en consultation remplace la partie Programme de 2006.

*Procédure:* Consultation des communes, information et participation de la population au sens de l'article 4 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT, RS 700). Les citoyennes et citoyens (particuliers) ainsi que les personnes morales de droit privé ou public sont invitées à se prononcer.

*Durée de  
dépôt public:* Du 25 septembre au 26 octobre 2020

*Lieux:*

- Office fédéral du développement territorial, Worblentalstrasse 66, 3063 Ittigen
- Les documents sont disponibles sur internet :  
[www.are.admin.ch/partieprogramme-consultation](http://www.are.admin.ch/partieprogramme-consultation)

*Renseignements:* auprès de l'organe suivant :

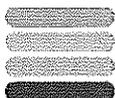
- Office fédéral du développement territorial (ARE), tél. 058/462 40 60

Les avis sur le PST, partie programme seront formulés par écrit et adressés à l'autorité compétente d'ici le 26 octobre 2020, soit :

- les particuliers et les organisations locales adresseront leurs remarques à l'administration communale ;
- les communes adresseront leurs remarques au Service du développement territorial, Avenue du Midi 18, 1951 Sion ;
- les organisations cantonales et régionales adresseront leurs remarques au Service du développement territorial, Avenue du Midi 18, 1951 Sion ;
- les organismes nationaux adresseront leurs remarques à l'Office fédéral du développement territorial, section Planifications fédérales, 3003 Berne.

Sion, le 25 septembre 2020

Service du développement territorial



BPUK DTAP DCPA

ARE  
Sektion Bundesplanungen  
3003 Bern  
(Versand per Mail an [sachplanverkehr@are.admin.ch](mailto:sachplanverkehr@are.admin.ch))

Bern, 20. November 2020

## **Anhörung Sachplan Verkehr, Teil Programm: Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) wurde mit Schreiben vom 14. September 2020 eingeladen, an der Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Programm, teilzunehmen. Der Vorstand der BPUK bedankt sich dafür und kommt dieser Aufforderung gerne nach.

### **1. Allgemeiner Hinweis**

Die Stellungnahme beschränkt sich auf die konzeptionellen Aspekte des Sachplans. Auf die Inhalte, die sich auf die verschiedenen Handlungsräume beziehen, geht die BPUK nicht ein. Die jeweiligen Kantone werden ihre diesbezüglichen Anliegen im Rahmen ihrer eigenen Stellungnahmen einreichen.

### **2. Grundsätzliche Bemerkungen**

#### **2.1 Vertiefte Abstimmung zwischen Raum, Verkehr und Umwelt wird begrüsst**

Die Kantone stellen fest, dass der Entwurf des Teils Programm im Sachplan Verkehr gegenüber dem heute gültigen Programmteil deutlich an Kontur gewonnen hat. Schon mit dem neuen Titel «Mobilität und Raum 2050» wird zum Ausdruck gebracht, dass die Abstimmung zwischen Raum, Verkehr und Umwelt im Zentrum steht. Dies entspricht den Zielen der Raumentwicklung auf kantonaler Ebene, die in den kantonalen Raumkonzepten und Richtplänen zum Ausdruck kommt.

Auch bei der Erarbeitung des Entwurfs wurde dieser neue Geist spürbar: Unter Leitung des ARE und unter Beteiligung der betroffenen Bundesstellen wurde unter anderem in mehreren Workshops zusammen mit den kantonalen Fachstellen versucht, auf die konkreten Herausforderungen der Entwicklung in den unterschiedlichen Räumen einzugehen. Obwohl dieser Prozess nicht immer reibungslos ablief, stellt er einen grossen Mehrwert dar. Die Kantone begrüssen, wenn solche Prozesse auch künftig frühzeitig durchgeführt werden.



Die stark koordinierende Funktion des ARE bei den Sachplänen wird von den Kantonen ausdrücklich begrüsst. Um die Abstimmung von Raum, Verkehr und Umwelt weiter zu optimieren, begrüssen wir, wenn die Federführung unter den Bundesämtern weiterhin vom ARE wahrgenommen wird.

## **2.2 Entwicklungsstrategien werden unterstützt**

Das im Sachplan Verkehr dargelegte Zielbild zu Raum und Mobilität wird durch Entwicklungsstrategien präzisiert und für verbindlich erklärt. Damit kann sichergestellt werden, dass die gewünschte Entwicklung gezielt gefördert werden kann. Wir begrüssen deshalb die festgesetzten Entwicklungsstrategien.

## **2.3 Differenzierte Verbindlichkeit für die Behörden aller Stufen**

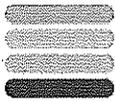
Die Festlegungen des Sachplans Verkehr sind für die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen, für die Gewährung von objektbezogenen Beiträgen sowie für die Plangenehmigung oder die Erstellung von Programmen für Bauten, Anlagen oder andere raumwirksame Aufgaben des Bundes verbindlich. Ausserdem müssen die kantonalen Richtpläne, die Agglomerationsprogramme und die kommunalen Nutzungsplanungen die Inhalte des Sachplans berücksichtigen respektive dürfen letzterem nicht widersprechen. Die in dieser Hinsicht verbindlichen Teile des Sachplans sind im Text und den Grafiken grau hinterlegt. Unserer Ansicht nach stellt sich insbesondere in den Kapiteln 3 und 4 die Frage, inwieweit die Verbindlichkeit auch für die anderen Staatsebenen gilt, zumal das ARE hier teilweise Aussagen macht, welche die Kompetenzbereiche der Kantone und Gemeinden betreffen. Die Frage der Verbindlichkeit hängt aus Sicht der Kantone nicht zuletzt mit der unterschiedlichen Anwendung des Raumkonzepts Schweiz (RKCH) zusammen, das als Grundlage für den Programmteil des Sachplans Verkehr dient. So ist das RKCH für den Bund verbindlich, hingegen dient es bei Kantonen, Gemeinden und Städten ausschliesslich als Orientierungshilfe. Diese Differenzierung muss auch im Sachplan Verkehr wiederaufgenommen werden und erkennbar sein.

**Antrag:** Der Programmteil des Sachplans Verkehr ist systematisch auf die Kompetenzverteilung der drei Staatsebenen im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung zu überprüfen.

## **3. Inhaltliche Rückmeldungen**

### **3.1 zum Kapitel 1.1: Ziel und Zweck**

Die Kantone unterstützen die grundsätzliche Stossrichtung des Programmteils. Die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes verfolgt die Strategie einer Effizienzsteigerung des Gesamtverkehrssystems und fokussiert insbesondere auf eine optimale Kombination der verschiedenen Verkehrsträger. Dem flächenschonenden Massenverkehrsmittel öV soll dabei die Funktion eines zentralen Rückgrats zukommen. Ausserdem will der Bund künftig primär auf betriebliche und technische Massnahmen setzen. Eine bauliche Erweiterung der Kapazitäten ist nur geplant, wenn letztere nicht ausreichen. Die Kantone unterstützen im Grundsatz den Ansatz, Infrastrukturen nicht systematisch nachfrageorientiert auszubauen, sofern der Grundsatz dem Ziel der Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr nicht widerspricht. Die vom Bund beabsichtigte Erhöhung des öV-Anteils am Gesamtverkehr wird nicht ohne bauliche Erweiterungen im Rahmen der STEP-Planungen zu erreichen sein. Wie das BAV im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, festhält, stösst das Schweizer Schienennetz voraussichtlich bereits um 2030 wieder an seine Kapazitätsgrenzen.



**Antrag:** Sofern der Ausbau der Bahninfrastruktur künftig nicht mehr nachfrageorientiert erfolgt, ist im Sachplan Verkehr aufzuzeigen, auf welche Ziele und Kriterien sich die Planung stattdessen abstützen soll.

Nebst den betrieblichen und technischen Massnahmen werden im Handlungsgrundsatz V3 (S. 34) in diesem Zusammenhang auch lenkende Massnahmen erwähnt, welche den weiteren Anstieg der Mobilitätsnachfrage aufzufangen helfen. Weil diese aus Sicht der Kantone eine hohe Bedeutung haben, würden wir es begrüssen, wenn dies bereits in der Einleitung erwähnt würde.

**Antrag:** Die Umschreibung der Ziele der Verkehrsinfrastrukturplanung ist mit der Erwähnung von lenkenden Massnahmen zu ergänzen.

### 3.2 zum Kapitel 3: Zielbild Mobilität und Raum

Die Entwicklungen und Herausforderungen im Kapitel 2 sind aus fachlicher Sicht richtig hergeleitet und formuliert. Die Kantone können sie deshalb unterstützen. Die dritte Kernherausforderung (im Kapitel 2.4), die bessere Zusammenarbeit zwischen den Staatsebenen, ist auch aus Sicht der Kantone ein wichtiges Thema.

Hinsichtlich der Umsetzung dieser Herausforderungen im Zielbild Mobilität und Raum 2050 stellen sich jedoch verschiedene Fragen – allen voran zum Verhältnis zu den kantonalen Raumentwicklungsstrategien. Im Kapitel 3.1 wird versucht, aus dem Raumkonzept Schweiz und den kantonalen Raumkonzepten ein einheitliches Bild zu entwerfen. Die Darstellung scheint plausibel und für den Überblick auf Bundesstufe geeignet zu sein; die Übereinstimmung mit den kantonalen Konzepten muss von den einzelnen Kantonen geprüft werden. In der Einleitung wird zwar fett hervorgehoben, dass die Karte eine Grundlage für die Verkehrsplanung des Bundes bilde. Aus Sicht der Kantone sollte jedoch ebenfalls klar festgehalten werden, dass in den Kantonen die kantonalen Raumentwicklungsstrategien resp. Raumkonzepte verbindlich sind. Die kantonalen Raumkonzepte werden als behördenverbindlicher Inhalt der kantonalen Richtpläne durch den Bund geprüft und genehmigt. Die Karte im Sachplan darf somit für die Prüfung der kantonalen Richtpläne nicht relevant sein.

**Antrag:** Die Einleitung zum Abschnitt «Grundsätze des Bundes einer nach Raumtypen differenzierten Siedlungsentwicklung» ist mit einem Hinweis zu ergänzen, dass die Grundsätze zur Siedlungsentwicklung als Diskussionsgrundlage dienen und daher als nicht verbindlich zu deklarieren sind.

Gleiche Vorbehalte gelten für die Grundsätze zur Verbindungsqualität im Kapitel 3.2. Diese werden nachvollziehbar definiert und wohl in den meisten Kantonen ähnlich gehandhabt. Es handelt sich um einen interessanten Ansatz, die anzustrebende Qualität darzustellen. Aus Sicht der Kantone ist aber zu betonen, dass damit auch Aussagen zu Bereichen gemacht werden, die in der alleinigen Kompetenz der Kantone liegen und damit die Behördenverbindlichkeit (grau unterlegt) nur für Bundesstellen gilt.



**Antrag:** Die Einleitung zum Abschnitt «Grundsätze zur Verbindungsqualität differenziert nach Raumtypen» ist mit dem Hinweis zu ergänzen, dass die Grundsätze als Diskussionsgrundlage dienen und daher als nicht verbindlich zu deklarieren sind.

Die Kantone unterstützen den Ansatz des ARE, das Mobilitätssystem aus einer Gesamtverkehrsperspektive weiterzuentwickeln, die spezifischen Stärken der jeweiligen Verkehrsträger und –angebote besser zu nutzen und die multimodale Mobilität zu fördern. Allerdings vermissen die Kantone im Zielbild eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Potenzialen und Auswirkungen neuer Technologien und Innovationen, insbesondere im Bereich des Strassenverkehrs. Entwicklungen wie teil- und vollautomatisierte Fahrzeuge, Plattformen für Sharing und verkehrsübergreifende Mobilität sowie neuwertige Verkehrsleit- und Managementsysteme werden lediglich in einer Fussnote erwähnt (S. 21). Auch fehlt eine Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs (PKWs, E-Scooter usw.) respektive des strassengebundenen Güterverkehrs (E-LKWs, Lastwagen mit Wasserstoffantrieb etc.). Keine Berücksichtigung finden ferner Aspekte wie die mögliche Anpassung von Verkehrsregeln (z.B. Vorfahrrechte für Fahrzeuge mit einem hohen Besetzungsgrad). Zudem würden wir es begrüßen, wenn eine Abstimmung mit der "Bahn 2050" erfolgt.

Zusätzlich sollen aus Sicht der Kantone insbesondere auch sämtliche Möglichkeiten zur *Reduktion* der Mobilitätsnachfrage geprüft und ausgeschöpft werden (und nicht nur lenkende oder kapazitätssteigernde Massnahmen) und zudem auch die Möglichkeiten der Steigerung der Auslastung. Als Beispiel sei der Beitrag von Homeoffice an die Reduktion des Pendleraufkommens erwähnt. Im Interesse einer dezentralen Besiedelung in Rand- und Bergregionen ist dabei allerdings zu berücksichtigen, dass Mobilitätsangebote unabdingbar und zu stützen sind.

**Anträge:**

- Das Zielbild Mobilität setzt sich vertiefter mit den Potenziale und Auswirkungen neuer Technologien und Innovationen auseinander.
- Als zu prüfende Potenziale neuer Technologien und Entwicklung sind auch die Möglichkeiten zur Reduktion der Mobilitätsnachfrage und zur Erhöhung der Auslastung aufzuführen. Dabei sind in Rand- und Bergregionen die Mobilitätsangebote unabdingbar und zu stützen.

Zum Konzept der Konnektivität mit Verkehrsdrehscheiben bestehen von Seiten der Kantone Vorbehalte: Einerseits muss vermieden werden, dass durch solche Verkehrsdrehscheiben plötzlich grössere Bauten rund um fast alle Autobahnanschlüsse entstehen. Andererseits können Bauten für solche Drehscheiben an bester Lage in den Zentren mit der Siedlungsentwicklung nach innen kollidieren. Zudem ist der Begriff der Verkehrsdrehscheiben zu erläutern, damit klar ist, was darunter verstanden wird: Handelt es sich um dasselbe, wie die multimodalen Drehscheiben der Agglomerationsprogramme? Dann ist überall der gleiche Begriff zu verwenden. Die mögliche nicht abschliessende Typologie der Verkehrsdrehscheiben (Abb. 4) vermag zusammen mit der Tabelle auf S. 27 zu wenig zur Klärung beizutragen.

Verkehrsdrehscheiben sind wohl nicht nur – wie in Abb. 3 dargestellt – in Zusammenhang mit einem Nationalstrassenanschluss möglich. In Realität handelt es sich wohl auch um kantonale Hauptverkehrsachsen.



Gemäss Artikel 22 der Raumplanungsverordnung (SR 700.1) ist ein Sachplan behördenverbindlich und deshalb von Bundesstellen, Kantonen, regionalen Planungsträgern und Gemeinden bei der Erarbeitung, Anwendung und Überprüfung ihrer Sach-, Richt- und Nutzungspläne zu berücksichtigen. Eine Verpflichtung der Kantone und Gemeinden zur Erarbeitung von Konzepten zu Verkehrsdrehscheiben (grau unterlegter Abschnitt) greift daher zu weit.

**Antrag:** Das Konzept der Verkehrsdrehscheiben ist auf die obenerwähnten Kritikpunkte nochmals zu überdenken und zu präzisieren.

### **3.3 zum Kapitel 4: Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze**

Bei den als behördenverbindlich erklärten Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen in Kapitel 4 bleibt oft unklar, wie weit diese Vorgaben auch für Kantone und Gemeinden gelten respektive mit welchen nachgelagerten Instrumenten des Bundes (Richtplanprüfung, STEP-Planung, Agglomerationsprogramme usw.) deren Verbindlichkeit konkret hergestellt wird. Ausserdem enthält Kapitel 4 auch Grundsätze- und Entwicklungsstrategien, die über den Kompetenzbereich des Bundes hinausgehen und noch politisch konsolidiert werden müssen (z.B. die Vorgabe an Kantone und Gemeinden zur Einführung eines Parkraummanagements). Ohne die erwähnte Massnahme an dieser Stelle inhaltlich zu kommentieren, ist es aus Sicht der Kantone nicht dienlich, politisch (noch) nicht konsolidierte Lösungsansätze als verbindlich zu erklären. Das gilt auch deshalb, weil die Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze untereinander teilweise noch Widersprüche aufweisen, ein Umstand, der in Kapitel 4.4. des Programmtails auch vom ARE festgestellt wird.

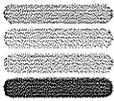
**Antrag:** Im Programmtail sind lediglich die übergeordneten (fett markierten) Entwicklungsstrategien A1 bis Z2 als verbindlich zu erklären. Die untergeordneten Handlungsgrundsätze sollen ausschliesslich als Diskussionsgrundlage dienen und nicht verbindlich sein. Auf eine graue Hinterlegung ist deshalb zu verzichten.

### ***Hinweise zu einzelnen Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen***

In der Entwicklungsstrategie A1, erster Handlungsgrundsatz, wird darauf hingewiesen, dass Ausbauten des Bundes künftig an Bedingungen wie beispielsweise flankierende Massnahmen, Erschliessungsgütern, Entwicklungsgrundsätze oder eine Mobilitätsmanagementpflicht geknüpft werden können. Unter V3 wird weiter spezifiziert, dass Bund, Kantone und Gemeinden Projekte künftig stärker aus der Sicht der Gesamtmobilität beurteilen und dabei auch mögliche Alternativen prüfen müssen. Hier bedarf es einer Konkretisierung sowie einer frühzeitigen Konsolidierung mit den Kantonen.

**Antrag:** Der Bund konkretisiert die erwähnten Bedingungen und Anforderungen in den Sachplänen Schiene und Strasse respektive in den relevanten Planungsdokumenten (z.B. Planungsgrundlagen STEP, RPAV usw.) und stellt sicher, dass allfällige Neuerungen frühzeitig mit den Kantonen konsolidiert werden.

In der Entwicklungsstrategie A1, vierter Handlungsgrundsatz, wird postuliert, dass die Siedlungsplanung mit den Kapazitäten der vom Bund finanzierten Infrastrukturen abgestimmt wird. Aus Sicht der Kantone



fehlen betreffend S-Bahnen und Nationalstrassenanschlüssen Überlegungen zu gegenläufigen Auswirkungen auf die Erreichbarkeit und Standortattraktivität. Zudem wären die Aussagen in Bezug auf die Siedlungsentwicklung so anzupassen (positiv zu formulieren), dass die Abstimmung von S-Bahnen bzw. Nationalstrassenanschlüssen der gewünschten Siedlungsentwicklung gemäss RPG und kantonalem Richtplan entspricht.

### 3.4 zum Kapitel 6: Handlungsstrategien

Es gibt verschiedene Aussagen zur Bedeutung der Handlungsraumstrategien (z.B. im Kap. 4.4. unter Z1, im Kap. 6). Im Kap. 5.1 ist die Rede davon, dass die Aussagen zu den Handlungsraumstrategien den behördenverbindlichen Rahmen bilden. Es ist für die Kantone nicht klar, was damit genau gemeint ist. In den Unterkapiteln zu den Handlungsräumen werden keine Strategien aufgeführt, es werden Aussagen zum Handlungsbedarf und den Stossrichtungen gemacht. Diese sind aber nicht behördenverbindlich. Diese Aussage steht in Widerspruch zu Kap. 6, in welchem steht, dass die einheitlich strukturierten Aussagen eine Grundlage für die Infrastrukturteile des Sachplans (etc.) darstellen.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen. Bei möglichen Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und  
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident

Stephan Attiger

Die Generalsekretärin

Mirjam Bütler

Beilagen: - Anhörung Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene: Stellungnahme BPUK

Kopie an: - BPUK-Mitglieder (per Mail)  
- KKDöV-Mitglieder (per Mail)  
- KIK-Mitglieder (per Mail)  
- KPK-Mitglieder (per Mail)  
- Maria Lezzi, Direktorin ARE (per Mail)  
- Peter Füglistaller, Direktor BAV (per Mail)  
- Jürg Röthlisberger, Direktor ASTRA (per Mail)