



Catalogue de questions

Projet visant à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale : Transports '45

Afin d'évaluer au mieux votre prise de position, merci d'utiliser la nouvelle plateforme
« Consultations » :

<https://www.consultations.admin.ch/>

Si vous ne pouvez pas utiliser cet outil, veuillez rédiger votre réponse sous forme de document (de
préférence en format PDF ou Word) et la télécharger sur la plateforme « Consultations » sous la
rubrique « Avis général » ou l'envoyer par courriel à : konsultationen@bav.admin.ch

Auteur de l'avis :

☐	Canton
☐	Partis politiques
☐	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Association faîtière de l'économie
☐	Organisation sectorielle nationale
☒	Représentation d'intérêts
☐	Entreprises de transports publics
☐	Recherche et sciences
☐	Autres échéances
Expéditeur : Union Suisse des Paysans (USP), Laurstrasse 10, 5201 Brugg	



Grandes lignes du projet

1. Approuvez-vous l'orientation générale du projet ?

☐ OUI

☒ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques :

L'Union suisse des paysans (USP) reconnaît l'importance d'infrastructures de transport performantes et fiables pour l'économie et la population. L'agriculture dépend elle aussi directement de réseaux routiers et ferroviaires fonctionnels, notamment pour l'approvisionnement des exploitations, l'écoulement des denrées agroalimentaires ainsi que pour l'accessibilité des régions rurales.

L'USP soutient dès lors le principe d'un développement coordonné et ciblé des infrastructures de transport. Celui-ci doit toutefois limiter autant que possible l'utilisation des terres agricoles, en particulier des surfaces d'assolement (SDA), qui constituent une ressource non renouvelable et la base de la production alimentaire indigène.

L'USP conditionne donc son soutien à une limitation de l'utilisation de terres agricoles au strict minimum, à une prise en considération systématique de la consommation de terres agricoles dans la priorisation, la planification et la réalisation des projets, ainsi qu'à une compensation intégrale des terres agricoles consommées.

2. Y a-t-il des aspects qui n'ont pas suffisamment été pris en considération ?

Remarques :

L'USP estime que les conséquences de Transports '45 sur les surfaces agricoles, et en particulier les SDA, n'ont pas été suffisamment prises en considération dans le dossier soumis à consultation.

Le rapport explicatif ne présente pas de bilan consolidé permettant de connaître :

- les surfaces agricoles définitivement consommées ;
- les SDA définitivement consommées ;
- les surfaces agricoles et SDA occupées temporairement durant les travaux ;
- les surfaces nécessaires aux mesures de remplacement ou de compensation écologique ;
- les conséquences indirectes, notamment la fragmentation des parcelles, la suppression ou le déplacement de chemins agricoles, les effets sur les drainages et les installations d'irrigation.

L'USP demande par conséquent que le message soit accompagné d'un bilan consolidé des surfaces agricoles et des SDA concernées par Transports '45, distinguant les emprises définitives et temporaires, les surfaces nécessaires aux mesures de remplacement ou de compensation et les conséquences indirectes des différents types de projets sur les exploitations agricoles concernées.

En outre, la consommation de terres agricoles et de SDA doit constituer un **critère explicite de comparaison et de priorisation des variantes**. Lorsqu'une solution permettant de préserver davantage de terres agricoles existe, celle-ci doit être privilégiée.

3. Approuvez-vous le regroupement des projets routiers et ferroviaires ainsi que des projets d'agglomération dans un seul projet ?

☒ OUI

☐ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques :

L'USP salue le principe d'une vision coordonnée du développement des différents modes de transport. Cela permet une appréciation globale des surfaces concernées et offre ainsi une meilleure vue d'ensemble de leurs **effets cumulés** sur les terres agricoles et les SDA.

Aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire :

4. Approuvez-vous le nouvel ordre de priorité du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (aménagement par étapes et liaison avec le développement de l'offre) ?

☐ OUI

☐ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques : aucune.

Étape d'aménagement 2027 :

5. Approuvez-vous la décision de principe concernant les projets clés présentant un intérêt structurel ?

☐ OUI

☐ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques :

6. Approuvez-vous la sélection de projets clés prévue dans le message 2027 (éléments stratégiques du réseau) ?

☐ OUI

☐ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques : L'USP renvoie à ses remarques sous la question 2 concernant la prise en considération des terres agricoles et des SDA dans l'évaluation des différents projets.

7. Approuvez-vous la mise en œuvre de la stratégie ERTMS ainsi que les moyens prévus à cet effet ?

☐ OUI

☐ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques : aucune.

8. Approuvez-vous l'ampleur des mesures complémentaires prévues dans l'étape d'aménagement 2027 ?

☐ OUI

☐ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques : aucune.

Adaptation des décisions déjà prises

9. Approuvez-vous les adaptations apportées aux trois programmes d'aménagement ferroviaire « Développement de l'infrastructure ferroviaire », « Étape d'aménagement 2025 » et « Étape d'aménagement 2035 » ?

☐ OUI ☐ OUI sous réserve ☐ NON

Remarques : aucune.

Autres mesures :

10. Approuvez-vous les modifications apportées au processus de planification, selon lesquelles seuls les projets se trouvant au stade d'avant-projet pourront être intégrés dans une étape d'aménagement ?

☒ OUI ☐ OUI sous réserve ☐ NON

Remarques :

L'USP soutient cette adaptation. Un degré de maturité suffisant des projets permet notamment de mieux évaluer leurs conséquences territoriales et environnementales avant leur intégration dans une étape d'aménagement.

Cela doit également permettre de disposer suffisamment tôt d'informations fiables sur les emprises sur les terres agricoles et les SDA ainsi que sur les mesures de compensation nécessaires.

11. Êtes-vous d'accord de donner au Conseil fédéral la compétence de statuer sur la réalisation des mesures d'infrastructure complémentaires ?

☐ OUI ☒ OUI sous réserve ☐ NON

Remarques :

L'USP peut soutenir une certaine flexibilité pour la réalisation de mesures complémentaires. Cette compétence ne doit cependant pas permettre la réalisation de mesures entraînant des emprises territoriales significatives sans que leurs conséquences aient fait l'objet d'une évaluation suffisante.

En particulier, les mesures complémentaires impliquant la consommation de terres agricoles ou de SDA doivent être soumises aux mêmes exigences de justification, de minimisation des emprises et de compensation que les autres projets.

Financement supplémentaire de l'infrastructure ferroviaire par la Confédération :

12. Approuvez-vous la prolongation au-delà de 2030 du pour mille temporaire de la TVA destiné au fonds d'infrastructure ferroviaire ?

☐ OUI ☒ OUI sous réserve ☐ NON

Remarques :

Le financement des infrastructures de transport ne doit pas accroître indirectement la pression sur les autres tâches de la Confédération, en particulier sur les moyens consacrés à l'agriculture.

L'ensemble des coûts directement occasionnés par les projets de transport, et aussi ceux liés à la protection des sols, à la compensation des SDA et à la remise en état des surfaces agricoles, doivent être imputés aux projets concernés.

Autres remarques :

13. Avez-vous d'autres remarques concernant la partie sur l'infrastructure ferroviaire ?

Remarques :

Lors de la planification et de la réalisation des infrastructures ferroviaires, l'USP demande également que les emprises sur les terres agricoles soient réduites au minimum et que les principes énoncés sous la question 2 soient systématiquement appliqués.

Aménagement des routes nationales

Plafond des dépenses pour les routes nationales

14. Approuvez-vous le montant demandé au titre du plafond des dépenses pour les routes nationales 2028 - 2031 pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales selon les dernières normes techniques ?

☐ OUI

☒ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques :

Le financement des infrastructures de transport ne doit pas accroître indirectement la pression sur les autres tâches de la Confédération, en particulier sur les moyens consacrés à l'agriculture.

Programme de développement stratégique des routes nationales :

15. Approuvez-vous les projets d'accroissement des capacités prévus dans le programme de développement stratégique des routes nationales ?

☐ OUI

☒ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques :

L'USP reconnaît que des augmentations ponctuelles de capacité du réseau routier peuvent être nécessaires pour éliminer certains goulets d'étranglement et garantir la fonctionnalité du réseau.

Elle demande toutefois que **la consommation de terres agricoles et de SDA constitue un critère explicite lors de la comparaison et de la priorisation des projets.**

16. Approuvez-vous la répartition entre les horizons de réalisation des projets d'accroissement des capacités ?

☐ OUI

☐ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques : aucune.

Étape d'aménagement 2027 :

17. Approuvez-vous les projets d'accroissement des capacités proposés pour être mis en œuvre dans l'étape d'aménagement 2027 ?

☐ OUI ☒ OUI sous réserve ☐ NON

Remarques :

L'USP constate que les deux projets retenus dans l'étape d'aménagement 2027 entraînent des emprises importantes sur les terres agricoles et des SDA.

Pour le projet N1 Aarau-Est–Birrpfeld (élargissement de quatre à six voies sur environ 12 km), l'étude d'impact chiffre l'emprise définitive à 12,4 ha de sols végétalisés, dont 5,1 ha de SDA, 4,9 ha d'autres terres agricoles et 2,4 ha de forêt. Près de 10 ha de terres agricoles seraient ainsi définitivement soustraits à l'agriculture pour ce seul projet. Des SDA supplémentaires seront en outre occupées temporairement par les installations et pistes de chantier avant d'être remises en état. À ces emprises s'ajoutent potentiellement les surfaces nécessaires à la compensation du défrichement ainsi qu'aux mesures de remplacement et de compensation écologiques.

Afin d'éviter une pression supplémentaire sur les terres agricoles, l'USP demande que la **compensation du défrichement soit réalisée au moins à 50 % par des mesures de valorisation au sein de l'aire forestière**, conformément à la motion Würth 24.3983 **et que les mesures de remplacement et de compensation écologiques ne se fassent pas au détriment des surfaces agricoles productives** comme le souhaite la motion 26.3446 « Pour une compensation écologique raisonnable, au service de la qualité ».

Pour Perly – Bernex, les chiffres varient selon le stade du projet. Un document de l'OFROU indique, pour l'ensemble Perly–Bernex–Meyrin/Vernier, environ 45 ha de SDA temporairement occupées et 1,2 ha définitivement occupées. Une réponse récente du Conseil d'État genevois estime à environ 1,55 ha les pertes définitives de SDA liées aux différents tronçons concernés et confirme que les SDA consommées par le projet fédéral doivent être intégralement compensées

Au vu de ces emprises, l'USP demande que la réalisation des projets respecte les principes suivants:

1. réduction des emprises définitives et temporaires sur les terres agricoles au strict minimum. Il convient ici d'étudier et de prioriser les solutions à l'intérieur de l'aire routières, telle que l'utilisation de la voie d'arrêt d'urgence.
2. compensation intégrale, en quantité et qualité, des SDA définitivement consommées ;
3. remise en état complète des SDA et autres surfaces agricoles temporairement utilisées, avec rétablissement de leur potentiel de production ;
4. protection appropriée des sols pendant les travaux ;
5. maintien ou rétablissement des accès aux parcelles, chemins agricoles, drainages et systèmes d'irrigation ;
6. indemnisation appropriée des pertes et restrictions d'exploitation résultant des travaux.

L'USP salue enfin le fait que, dans le cadre du projet genevois, **une variante moins consommatrice de SDA ait été privilégiée malgré son coût plus élevé**. Cette approche, qui donne un poids réel à la préservation des terres agricoles dans la comparaison des variantes, doit être appliquée systématiquement à l'ensemble des projets de Transports '45.

Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales :

18. Approuvez-vous la modification prévue de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (suppression de l'autoroute de la vallée de la Glatt et contournement de Morges) ?

☐ OUI ☐ OUI sous réserve ☐ NON

Remarques : aucune.

Autres remarques :

19. Avez-vous d'autres remarques concernant la partie sur l'infrastructure des routes nationales ?

Remarques :

L'USP demande que les principes du Plan sectoriel des surfaces d'assolement soient appliqués de manière rigoureuse à l'ensemble des projets de routes nationales.

Le Plan sectoriel SDA prévoit que la Confédération doit réduire autant que possible la consommation de SDA dans l'accomplissement de ses tâches. Pour les projets fédéraux consommant des SDA inventoriées, les surfaces concernées doivent en principe être **compensées par des surfaces équivalentes en tenant compte de leur qualité**. La consommation ne peut intervenir **qu'après une pesée des intérêts et une étude des variantes prenant dûment en considération les SDA**. Le maître d'ouvrage est **responsable de la compensation et en supporte les coûts**.

Sur cette base, l'USP demande que :

1. Les SDA définitivement consommées soient compensées intégralement, tant quantitativement que qualitativement ;
2. La compensation soit planifiée avant le début des travaux et réalisée au plus tard à leur achèvement ; l'ARE confirme expressément ce calendrier pour les projets fédéraux ;
3. Les coûts soient intégralement supportés par le projet à l'origine de l'atteinte, y compris les analyses pédologiques, la préparation et l'amélioration des sols ainsi que le suivi agronomique ;
4. Les surfaces agricoles temporairement utilisées soient remises dans un état permettant de retrouver leur potentiel de production initial ;
5. La compensation ne soit pas considérée comme réalisée par une simple diminution comptable des réserves de SDA disponibles ;
6. Les mesures de compensation écologique nécessaires aux projets soient planifiées de manière à ne pas provoquer à leur tour une consommation disproportionnée de terres agricoles productives.

Programme en faveur du trafic d'agglomération

20. Approuvez-vous les conclusions de l'évaluation du programme en faveur du trafic d'agglomération de 5^e génération ?

☐ OUI

☐ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques :

L'USP renvoie à ces remarques sous la question 2.

21. Avez-vous des remarques concernant des projets d'agglomération en particulier ou des mesures en particulier ?

Remarques :

L'USP demande que les cantons et organismes responsables associent suffisamment tôt les organisations agricoles concernées lorsque des mesures touchent des terres agricoles ou modifient les conditions d'exploitation.

Il convient notamment de veiller à la préservation des SDA, à l'accessibilité des parcelles, au maintien des liaisons pour les véhicules agricoles ainsi qu'à la compatibilité des nouvelles infrastructures avec les besoins de l'agriculture.

Autres sujets/remarques

22. Autres remarques sur le projet

Avez-vous d'autres remarques concernant le projet ?

Remarques :

Les terres cultivables constituent une ressource non renouvelable et la base de la sécurité alimentaire. L'USP demande par conséquent que la protection des surfaces agricoles devienne un élément transversal de Transports '45 au même titre que les coûts, l'utilité pour les transports et les impacts environnementaux.

Avant l'adoption du message, la Confédération doit établir un **bilan consolidé des surfaces agricoles et des SDA affectées par les projets proposés jusqu'en 2045**.

Ce bilan doit permettre de connaître les emprises définitives et temporaires et d'identifier les mesures prévues pour les réduire ou les compenser.

L'USP demande en particulier :

1. **éviter et réduire** autant que possible les emprises sur les terres agricoles ;
2. examiner systématiquement les variantes moins consommatrices de sol ;
3. **compenser intégralement les SDA** consommées, en surface et en qualité ;
4. remettre intégralement en état les surfaces temporairement occupées ;
5. prendre en considération les impacts sur l'exploitation des parcelles restantes ;
6. faire supporter tous les coûts de protection, de remise en état et de compensation par les projets concernés ;
7. empêcher que les compensations écologiques génèrent de nouvelles pertes disproportionnées de terres productives ;
8. associer suffisamment tôt les milieux agricoles concernés à la planification.

L'évaluation des impacts ne doit par ailleurs pas se limiter au nombre d'hectares directement soustraits à l'agriculture. Les effets sur la structure des parcelles, les possibilités d'accès, les distances d'exploitation, les chemins agricoles, les drainages et l'irrigation doivent être pris en considération et, le cas échéant, compensés.

Veuillez structurer votre prise de position en fonction de ce questionnaire. Merci de votre collaboration !