



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 : Automobile Club de Suisse ACS Wasserwerksgasse 39 3000 Bern 13	



Grandes lignes du projet

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

☐ OUI

☒ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques :

De manière générale, l'ACS salue la volonté du Conseil fédéral de mettre en place une **planification coordonnée et intermodale des infrastructures**, permettant de développer de manière complémentaire la route, le rail et les transports d'agglomération.

Il convient toutefois de ne pas perdre de vue **l'importance centrale des infrastructures routières pour l'économie et la population, ainsi que pour le transport de marchandises et la sécurité de l'approvisionnement**. La planification des projets d'aménagement des infrastructures de transport doit garantir **un équilibre entre les différents modes de transport**. L'ACS s'engage pour que les différents modes de transport **ne soient pas mis en concurrence les uns avec les autres**. Ce principe doit également être appliqué dans le cadre du projet « Verkehr '45 ». L'ACS demande ainsi **un équilibre entre le développement des infrastructures ferroviaires et routières**. À ses yeux, **cet équilibre n'est actuellement pas assuré dans le projet soumis**.

Les décisions relatives à **l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales et aux crédits d'engagement destinés aux transports d'agglomération** doivent être liées **sur les plans politique, matériel et financier**, avec la possibilité d'intégrer également les infrastructures ferroviaires.

Une décision isolée serait contraire à l'objectif du Conseil fédéral d'une **planification globale et intermodale des transports**. Il ne doit notamment pas être possible, contrairement à cette approche globale, d'adopter des décisions supplémentaires concernant le développement ou le financement des transports d'agglomération ou, le cas échéant, du rail, alors que **des projets importants de routes nationales seraient parallèlement supprimés, reportés ou abandonnés sur le plan de la planification**.

Du point de vue de l'ACS, lors de la sélection des projets à réaliser, il convient de veiller à ce qu'il s'agisse de **projets suffisamment avancés sur le plan de la planification**. Dans le même temps, il doit être garanti que **tous les autres projets continuent d'être développés et atteignent leur maturité de planification dans un délai raisonnable**.

En ce qui concerne l'augmentation de capacité par **l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence ainsi que par des réductions ponctuelles et limitées dans le temps de la vitesse maximale autorisée**, l'ACS constate qu'il manque actuellement **des éléments permettant de démontrer l'efficacité de ces mesures, l'augmentation de capacité qu'elles permettraient d'obtenir ainsi que la durée pendant laquelle elles seraient effectives**.

À cet égard, **le DETEC, respectivement l'OFROU, doit présenter les données chiffrées précises nécessaires** avant que de telles mesures puissent être envisagées comme **solutions de remplacement aux projets d'aménagement des infrastructures**.

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

Remarques :

L'ACS souligne notamment **l'importance capitale que revêt notre infrastructure routière pour l'économie et la population, ainsi que pour le transport de marchandises et la sécurité de notre approvisionnement.**

Le projet soumis à consultation met principalement l'accent sur **le développement des infrastructures ferroviaires**. Or, **72 % des kilomètres-personnes parcourus chaque année relèvent du transport individuel motorisé (TIM) et de la route**, tandis que **45 % du TIM et 72 % du transport de marchandises sont acheminés sur le réseau des routes nationales**, lequel ne représente que **3 % de l'ensemble du réseau routier suisse**.

Au regard de ces chiffres, **la pondération accordée au développement des infrastructures routières par rapport aux infrastructures ferroviaires ne nous paraît pas équilibrée**. Dans ce contexte, l'ACS s'oppose également à **la suppression des 31 projets routiers prévus dans le cadre du programme d'aménagement stratégique (PRODES)**.

Par ailleurs, le projet soumis à consultation ne tient pas suffisamment compte, à notre sens, **des progrès et des évolutions technologiques susceptibles d'influencer de manière significative la gestion du trafic à l'horizon 2045 et au-delà**.

À cet égard, on peut notamment citer **la conduite automatisée**, qui pourrait permettre, en particulier — mais pas exclusivement — dans le domaine des transports publics, **d'améliorer sensiblement l'utilisation des capacités existantes d'ici 2045**.

Un autre aspect qui, selon l'ACS, n'est pas suffisamment pris en considération dans le projet concerne **les coûts élevés d'entretien des infrastructures et du matériel roulant** qu'entraînera le nombre important de projets ferroviaires prévus.

La question de savoir si **des moyens financiers suffisants seront prévus et disponibles à long terme pour assurer l'entretien de ces infrastructures et de ce matériel roulant** n'est par ailleurs pas abordée dans le projet. Cet aspect devrait pourtant être pris en considération dans une planification des infrastructures portant sur un horizon aussi long.

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 :

Comme indiqué sous la question 1, l'ACS salue en principe la volonté du Conseil fédéral de mettre en place une planification coordonnée et intermodale des infrastructures, permettant de développer de manière complémentaire les infrastructures routières, ferroviaires et les transports d'agglomération.

La votation sur le PRODES 2030 en 2024 a montré que le corps électoral suisse se montre réservé à l'égard d'un projet portant exclusivement sur des projets de **routes**

nationales. Nous soutenons dès lors le principe consistant à regrouper les projets concernant les routes nationales et les programmes relatifs aux infrastructures de transport en aval dans les agglomérations.

Cette position se justifie notamment par le fait que, selon l'Office fédéral de la statistique, 72 % des kilomètres-personnes parcourus en Suisse sont effectués sur la route et qu'un tiers des trajets réalisés dans les transports publics s'effectuent également sur la route.

À cela s'ajoute que, selon la statistique du financement des transports de la Confédération, l'ensemble des déplacements à pied et à vélo est également attribué au mode de transport routier, dès lors qu'ils s'effectuent sur la route.

Les routes nationales et les transports d'agglomération influençant le même système de transport et étant tous deux financés par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), l'ACS considère que les décisions politiques correspondantes doivent également être coordonnées.

Une approche globale des transports n'est crédible que si les projets de routes nationales et les programmes d'agglomération sont liés tant sur le plan politique que matériel.

Les décisions relatives aux projets de routes nationales et aux programmes d'agglomération doivent dès lors être liées sur les plans matériel, politique et formel et être traitées conjointement. Il convient ainsi de garantir que l'approche intermodale ne se limite pas à la phase de planification, mais qu'elle se reflète également dans les décisions politiques.

En revanche, l'ACS est opposé à un regroupement des projets relatifs aux routes nationales, au rail et aux transports d'agglomération. Il convient toutefois également d'identifier et d'exploiter les synergies entre les projets ferroviaires et routiers au niveau régional.

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 :

En tant qu'Automobile Club, nous nous prononçons ci-après sur les questions relatives aux projets de routes nationales et aux programmes d'agglomération.

En ce qui concerne les questions 4 à 9, portant sur le développement du réseau ferroviaire, nous renonçons à prendre position.

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 :

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 :

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

☐ OUI ☐ OUI sous réserve ☐ NON

Remarques :

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 :

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 :

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 :

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 :

Nous sommes opposés à une prolongation illimitée du pour-mille de TVA, dès lors qu'il n'est pas possible, à ce stade, d'évaluer de manière fiable le financement global à long terme. Les bases nécessaires font notamment défaut pour apprécier les conséquences financières liées aux coûts d'entretien supplémentaires qu'entraînerait l'important développement prévu des infrastructures ferroviaires.

Le cas échéant, nous pourrions envisager une prolongation limitée dans le temps, pour une durée maximale de dix ans. Cette possibilité serait toutefois subordonnée à une définition claire et transparente de l'affectation des moyens financiers concernés.

Dans ce cas, il conviendrait également de prévoir des moyens financiers supplémentaires destinés au développement des infrastructures routières. Il faudrait par ailleurs exclure toute utilisation des moyens initialement destinés à la route à d'autres fins.

Autres remarques :

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

Remarques :

De notre point de vue, le projet soumis ne tient pas suffisamment compte des coûts d'entretien élevés des infrastructures et du matériel roulant qui découleront nécessairement du développement important prévu du réseau ferroviaire.

Par ailleurs, le projet n'indique pas si des moyens financiers suffisants seront disponibles à long terme pour assurer l'entretien de ces infrastructures et du matériel roulant.

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 cadre de paiement pour la période 2028–2031 doit permettre de garantir le financement à long terme de l'exploitation, de l'entretien, de la planification et de la réalisation des projets, ainsi que de la suppression future des goulets d'étranglement.

Il convient, dans ce contexte, d'établir une distinction claire entre l'exploitation, l'entretien et les mesures d'aménagement ou d'adaptation, d'une part, et les véritables extensions de capacité, d'autre part.

Les ressources du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), affectées conformément aux dispositions légales, doivent être utilisées exclusivement pour les tâches et objectifs prévus par la loi.

Enfin, l'objet 23.3346 (motion Hess) « Élargir l'autoroute A1 à six voies » ne doit pas être classé sans suite. Il convient au contraire de l'intégrer au Programme de développement stratégique des routes nationales.

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'ACS salue en principe le fait que le Conseil fédéral maintienne plusieurs projets d'aménagement déjà intégrés au PRODES. Il estime toutefois que les mesures prévues pour augmenter la capacité, notamment l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence ainsi que les adaptations ponctuelles et limitées dans le temps de la vitesse maximale autorisée, seront largement insuffisantes pour supprimer ou atténuer les goulets

d'étranglement sur les tronçons concernés par les 31 projets de routes nationales dont la suppression du PRODES est envisagée.

À cet égard, ni le rapport Weidmann ni le projet soumis à consultation ne fournissent les données chiffrées permettant de démontrer l'efficacité de ces mesures, ni la durée pendant laquelle leurs effets pourraient être assurés. Ces données doivent impérativement être présentées par le DETEC avant que la suppression de quelque projet que ce soit du PRODES puisse être envisagée.

L'ACS est, en principe, favorable à des réductions ponctuelles et limitées dans le temps de la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales lorsqu'elles permettent d'accroître la capacité du réseau. Il s'oppose toutefois catégoriquement à l'instauration de réductions permanentes de la vitesse maximale sur les autoroutes.

L'ACS demande que les mesures de suppression des goulots d'étranglement devenus urgents soient mises en œuvre au moyen d'aménagements infrastructurels, afin de permettre une réduction durable et à long terme des heures d'embouteillage sur le réseau des routes nationales ainsi que sur le réseau routier en amont.

Parallèlement, l'ACS demande au Conseil fédéral d'examiner dans quelle mesure la numérisation ciblée pourrait, à long terme, contribuer davantage à l'augmentation des capacités sur les routes nationales et dans les agglomérations.

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

☐ OUI

☒ OUI sous réserve

☐ NON

Remarques :

Du point de vue de l'ACS, l'importance du réseau des routes nationales pour la mobilité globale n'a pas été suffisamment prise en considération. En effet, 45 % du transport individuel motorisé et 72 % du transport lourd de marchandises sont effectués sur le réseau des routes nationales, alors que celui-ci ne représente qu'environ 3 % de l'ensemble du réseau routier suisse.

S'agissant de la sélection des projets, il convient de veiller à une priorisation adéquate, en accordant la priorité à la réalisation des projets présentant un degré de maturité suffisant. Parallèlement, tous les autres projets doivent continuer à être développés de manière constante afin d'atteindre le degré de maturité requis dans les délais prévus pour leur réalisation.

En ce qui concerne les projets d'aménagement régionaux, nous renvoyons en outre aux prises de position qui seront déposées par les sections ACS concernées.

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 :

Nous soutenons l'intégration des projets N1 Perly–Bernex et N1 Aarau-Est–Birrfield, car ils revêtent une importance non seulement pour la suppression des goulets d'étranglement dans les régions concernées, mais également à l'échelle nationale.

À notre avis, ces deux projets ne suffiront toutefois pas à réduire les goulets d'étranglement existants et ceux qui sont prévisibles, ni à garantir le bon fonctionnement du réseau à long terme. Le rapport Weidmann reconnaît lui aussi l'existence de goulets d'étranglement importants sur les autoroutes et constate que des extensions axées sur l'augmentation de la capacité sont, malgré leurs coûts élevés, parfois inévitables.

D'autres projets prioritaires, suffisamment avancés sur le plan de la planification ou présentant une importance stratégique pour le réseau, doivent dès lors être intégrés à l'étape d'aménagement 2027. De manière générale, il convient de garantir que les projets présentant un degré de maturité suffisant puissent être intégrés à tout moment, pour autant qu'ils bénéficient du soutien des régions et des cantons concernés.

À titre d'exemple, on peut citer le réaménagement de l'échangeur du Wankdorf ainsi que le projet N6 Wankdorf–Muri (contournement de Berne-Est), dont la réalisation rapide continue à ce jour de bénéficier d'un soutien explicite et public du canton.

Les conditions à remplir sont notamment un besoin avéré en matière de transport, un effet clairement démontré en termes de délestage et d'impact sur le réseau, ainsi qu'un soutien clair au niveau régional et cantonal.

Les projets qui ne peuvent pas encore être réalisés à court terme doivent rester inscrits au PRODES et faire l'objet d'une poursuite de leur planification. Les projets rejetés par le peuple et les cantons dans le cadre du PRODES 2023 ne seront certes pas intégrés à l'étape d'aménagement 2027, mais ne doivent pas pour autant être abandonnés.

Il convient également d'adopter une approche prospective de la planification. Les futures étapes d'aménagement doivent être considérées comme faisant partie intégrante des projets qui s'appuient sur le rapport d'expertise.

L'ACS demande que, dans le cadre de l'étape d'aménagement 2027, aucun projet important de routes nationales visant à supprimer des goulets d'étranglement ne soit supprimé. Ces projets doivent au contraire faire l'objet d'une priorisation appropriée.

Compte tenu de l'augmentation importante et continue du nombre d'heures d'embouteillage sur le réseau des routes nationales, l'ACS estime en outre que l'étape d'aménagement 2027 devrait être complétée par des projets suffisamment avancés sur le plan de la planification et présentant une importance stratégique pour le réseau.

En ce qui concerne les projets d'aménagement régionaux, nous renvoyons en outre aux prises de position qui seront déposées par les sections ACS concernées.

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 :

Du point de vue de l'ACS, ces deux projets revêtent une importance centrale pour la suppression des goulets d'étranglement dans les régions concernées. Ils ne devraient dès lors pas être retirés de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Le cas échéant, une réalisation à une échéance ultérieure pourrait être envisagée.

Sur ce point, nous renvoyons également aux prises de position des sections ACS de Zurich et de Vaud, qui sont directement à même d'évaluer l'urgence de ces deux projets au regard de la situation dans les régions concernées.

En tant qu'organisation faîtière, l'ACS s'oppose également catégoriquement à la suppression des 31 projets actuellement prévus dans le PRODES. Aucun des projets planifiés ne devrait être supprimé. Le cas échéant, un report dans le temps de certains projets peut être envisagé.

Nous demandons en outre que les projets concernés continuent à faire l'objet des travaux de planification nécessaires et soient réalisés dès qu'ils atteignent le degré de maturité requis.

Parallèlement, l'ACS demande que les coûts et conséquences à long terme liés à l'absence d'aménagement soient intégrés dans l'évaluation des différentes variantes d'aménagement et de remplacement. Outre les effets directs sur les capacités, il convient notamment de prendre en considération les conséquences à long terme en matière de trafic de report sur le réseau routier, de sécurité routière, de sécurité de l'approvisionnement et de résilience du réseau.

Autres remarques :

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

Remarques :

L'ACS souligne l'importance capitale que revêt l'infrastructure routière pour l'économie et la population, ainsi que pour le transport de marchandises et la sécurité de l'approvisionnement.

Le projet soumis à consultation met principalement l'accent sur le développement des infrastructures ferroviaires. Or, 72 % des kilomètres-personnes parcourus chaque année sont effectués par le transport individuel motorisé (TIM) et sur la route. Par ailleurs, 45 % du TIM et 72 % du transport de marchandises sont acheminés sur le réseau des routes nationales, lequel ne représente que 3 % de l'ensemble du réseau routier suisse. Au regard de ces chiffres, la pondération accordée au développement des infrastructures routières par rapport aux infrastructures ferroviaires ne nous paraît pas équilibrée.

L'ACS demande une coordination étroite et systématique des projets de routes nationales et des projets d'agglomération. Cette exigence se justifie notamment par le fait que, selon l'Office fédéral de la statistique, 72 % des kilomètres-personnes parcourus en Suisse sont effectués sur la route et qu'un tiers des trajets réalisés dans les transports publics s'effectuent également sur la route.

À cela s'ajoute que, selon la statistique du financement des transports de la Confédération, l'ensemble des déplacements à pied et à vélo est également attribué au mode de transport routier, dès lors qu'ils s'effectuent sur la route.

Les routes nationales et les transports d'agglomération influençant le même système de transport et étant tous deux financés par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), l'ACS considère que les décisions politiques correspondantes doivent également être coordonnées.

Une approche globale des transports n'est crédible que si les projets de routes nationales et les programmes d'agglomération sont liés tant sur le plan politique que matériel. Les décisions relatives aux projets de routes nationales et aux programmes d'agglomération doivent dès lors être liées sur les plans matériel, politique et formel et être traitées conjointement. Il convient ainsi de garantir que l'approche intermodale ne se limite pas à la phase de planification, mais qu'elle se reflète également dans les décisions politiques.

La suppression prévue de 31 projets par rapport à la planification initiale soulève, à nos yeux, la question de la pondération accordée aux infrastructures routières par rapport aux infrastructures ferroviaires.

L'ACS s'engage pour que les différents modes de transport ne soient pas mis en concurrence les uns avec les autres. Dans cette perspective, l'ACS considère que la répartition des investissements entre les différents modes de transport devrait être davantage équilibrée

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 :

Les moyens financiers de la Confédération doivent être répartis de manière équilibrée et affectés conformément à la logique de financement du FORTA. Du point de vue de l'ACS, la priorité doit notamment être accordée aux projets routiers revêtant une importance régionale.

L'ACS soutient en principe les contributions fédérales aux programmes d'agglomération de cinquième génération, sous réserve que leur réalisation soit coordonnée avec celle des projets d'aménagement des routes nationales et qu'ils soient mis en œuvre dans le cadre d'un même ensemble de décisions.

Cette position s'applique également au crédit supplémentaire sollicité de 57,63 millions de francs pour la « Galleria Moscia-Acapulco », y compris les mesures d'accompagnement.

Les infrastructures routières, le transport individuel motorisé (TIM), le transport lié à l'activité économique, les entreprises et la logistique ne doivent pas être défavorisés de manière structurelle par rapport aux autres catégories de mesures.

Par ailleurs, la répartition des moyens financiers doit être présentée de manière transparente, afin de permettre une appréciation claire et compréhensible des ressources allouées aux différents modes de transport et catégories de mesures.

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

Remarques :

Sur ce point, nous renvoyons aux prises de position des sections ACS concernées, qui ont analysé les programmes d'agglomération sous l'angle de leurs réalités et besoins régionaux et se prononcent en conséquence sur ceux-ci. L'ACS soutient les prises de position de ses sections.

Autres sujets/remarques

22. Autres remarques sur le projet

Avez-vous d'autres remarques concernant le projet ?

Remarques :

L'ACS demande que le financement du FORTA soit également assuré par une taxation des véhicules électriques. La diminution des recettes liée à la baisse des revenus provenant de l'impôt sur les huiles minérales doit être compensée de manière appropriée, afin de garantir qu'à l'avenir également, des moyens financiers suffisants soient disponibles pour le développement et l'entretien du réseau des routes nationales ainsi que pour les programmes d'agglomération.

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