

SwissRailvolution
3000 Bern / Berne / Berna
info@swissrailvolution.ch
079 584 60 89



SwissRailvolution – 3000 Bern / Berne / Berna

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Consultation « Transports'45 » Il faut un concept d'avenir, fondé sur la Croix fédérale de la mobilité

Berne / Bern / Berna, le 9 octobre 2026

«Transports'45» reste une proposition sans substance, dépourvue de perspective globale à long terme, comprenant une série de projets ferroviaires dont l'utilité est faible ou incertaine. Seul un concept global à long terme, fondé sur la «Croix fédérale de la mobilité», peut offrir au Parlement une base décisionnelle pour établir les priorités en matière de développement des infrastructures et de financement. Le rapport complémentaire commandé par les Cantons au Prof. Ulrich Weidmann et publié en avril 2026 (« *Questions d'approfondissement* ») fournit des pistes importantes pour l'élaboration d'une perspective à long terme.

SwissRailvolution réclame une réorientation avec une vision ambitieuse de la politique ferroviaire, des transports et de la mobilité à moyen et long terme. Ces revendications peuvent se résumer en six points :

1. **Produire une vision à l'échelle nationale** : concrètement, il faut élaborer un concept de développement et d'offre ferroviaire viable et durable pour l'ensemble de la Suisse. Celui-ci doit servir de base à une stratégie d'extension

cohérente et mûrement réfléchie, capable de renforcer la compétitivité du rail par rapport à la route et au transport aérien, tout en apportant une contribution substantielle à la protection du climat et à l'aménagement du territoire ;

2. **Planifier les axes est-ouest et nord-sud comme l'épine dorsale nationale :** pour des raisons politiques et techniques, ce concept peut uniquement reposer sur la « **Croix fédérale de la mobilité** » et, par conséquent, nécessairement sur une approche intégrée des axes est-ouest et nord-sud. Sur cette base, il s'agit (1) de coordonner judicieusement les projets d'importance régionale, (2) d'améliorer les correspondances, (3) de développer les capacités de manière ciblée et à long terme et (4) de prendre en compte la connexion et l'intégration internationales des corridors est-ouest et nord-sud au réseau européen TEN-T.
3. **Donner la priorité à l'entretien du réseau et à la numérisation :** ce concept doit partir du principe que l'entretien est prioritaire et tenir compte du potentiel du réseau existant. Pour cela, il faut procéder à un examen approfondi et exhaustif des performances de l'infrastructure existante, y compris des possibilités offertes par la numérisation, afin de pouvoir mettre en œuvre des améliorations plus rapidement et à moindre coût, parallèlement aux extensions d'infrastructure qui sont essentielles à long terme.
4. **Améliorer considérablement la planification et les compétences :** les structures et les processus de planification doivent faire l'objet d'un examen approfondi. Sur cette base, il est nécessaire de mettre en place une gouvernance qui prévoit une planification intégrée de la mobilité et de l'aménagement du territoire pour tous les modes de transport, qui clarifie et redéfinisse les tâches, les compétences et les responsabilités entre tous les acteurs, tout en renforçant la perspective nationale et internationale.
5. **Mieux organiser les grands projets :** il convient d'établir une distinction claire entre (1) les grands projets stratégiques, qui sont exigeants sur le plan spatial et temporel et jouent un rôle clé, et (2) les projets complémentaires, qui obéissent à une logique subsidiaire et locale. Pour les premiers, il faut prévoir des

sociétés de planification, d'étude et de réalisation, à l'instar, par exemple, d'Alptransit Gotthard SA.

6. **Repenser le financement** : le concept doit aborder la question du financement, y compris une architecture innovante, orientée vers le long terme, du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). À cet égard, il convient notamment de prendre en compte les aspects suivants :
- une utilisation intégrée et flexible des sources de financement des modes de transport,
 - la suppression des incitations inopportunes,
 - une répartition équilibrée de la charge entre tous les acteurs,
 - un financement également par des fonds tiers, en particulier pour les grands projets stratégiques,
 - ainsi que des stratégies d'investissement intermodales pour les grands corridors nord-sud et ouest-est et pour les grandes régions.

En partant du principe que le message 2027 du Conseil fédéral permettra de régler les exigences à court terme de la phase de développement 2035, il convient, avant l'adoption du message 2031, d'élaborer un concept de développement et d'offre à l'échelle nationale, pérenne et viable, qui serve de base au débat politique. C'est la seule façon de mettre en place une politique d'investissement efficace, qui exploite les potentiels et définisse des priorités pour l'ensemble du pays en matière de transport international, national et régional de voyageurs et de marchandises.

La récente décision des CFF de reporter la deuxième étape de la **gare souterraine de Lucerne** illustre bien les conséquences de l'absence d'un concept d'offre à long terme. La mise en œuvre de cette étape exige une réorganisation complète du trafic du Gotthard. Une planification globale de l'axe est-ouest ainsi que de l'axe nord-sud s'impose donc de toute urgence. Il est également difficile d'imaginer comment une gare souterraine en cul-de-sac pourrait être construite lors de la première étape, alors que la forme que prendra la suite du projet sous forme de gare de transit n'est pas encore clairement définie. Seule une planification globale permet d'une part de garantir que le projet adéquat sera réalisé, d'autre part d'éviter des coûts inutiles ainsi

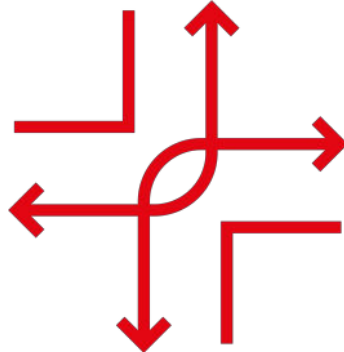
qu'une perturbation prolongée du trafic due à des chantiers menés sous exploitation. Les conséquences financières de la réalisation par étapes des tunnels du Zimmerberg ou encore du Lötschberg devraient servir ici de mise en garde. Ainsi, l'extension entre Lausanne et Genève est par exemple urgente. Or, un chantier sous exploitation, composé de nombreuses petites étapes, engendre des coûts inutiles et il faut s'attendre à des perturbations du trafic pendant des décennies. Ainsi, l'intégration du nouveau tronçon **Morges – Perroy** dans la ligne existante coûtera probablement aussi cher que de construire le nouveau tronçon lui-même. Weidmann aborde également ce point dans son étude réalisée pour les Cantons (p. 27) : « *La planification actuelle du tronçon Genève – Lausanne prévoit un nombre important de raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante, ce qui augmentera considérablement les coûts globaux et rendra la mise en œuvre plus difficile. Il convient d'examiner si des étapes plus longues permettraient d'en supprimer une partie.* » Avant le début du chantier, il faut donc déterminer si une ligne nouvelle plus longue ne serait pas moins coûteuse que plusieurs tronçons courts. Cela vaut non seulement pour Morges – Perroy, mais aussi pour tous les autres projets.

Plusieurs décisions parlementaires ne doivent pas être archivées, mais doivent au contraire être mises en œuvre, notamment les suivantes :

- **Postulat 17.3262** « Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire »
- **Motion 22.4258** « Perspective Rail 2050. Concentration également sur la réalisation et l'achèvement de la "Croix fédérale de la mobilité" »
- **Motions 24.4042 et 24.4037** « Développer un concept d'offre 2050 à l'échelle nationale et internationale »

SwissRailvolution – association pour la conception et l'aménagement du chemin de fer suisse de demain (association à but non lucratif selon les articles 60 et suivants du Code civil suisse)

Seule une vision à long terme – en tenant compte des offres régionales – permettra un renouveau du réseau ferroviaire suisse, incluant un fort ancrage dans l'Europe. L'ossature de ce nouveau réseau repose sur la Croix fédérale de la mobilité, postulant deux axes majeurs est-ouest et nord-sud, de frontière à frontière.



Questionnaire

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

Prise de position soumise par : SwissRailvolution

Grandes lignes du projet

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

- ☐ OUI
☐ OUI sous réserve

X NON

Remarques : il manque toujours une stratégie politique concertée, à moyen et long terme, pour le rail de demain, ainsi qu'un concept d'offre correspondant. L'utilité de la grande majorité des projets proposés par « Transports'45 » n'est pas claire, car on a aucune idée de ce à quoi devrait ressembler le rail de l'avenir. La « Perspective Rail 2050 », à laquelle le projet se réfère, n'est pas adaptée à cet effet pour diverses raisons, notamment parce qu'elle se concentre sur les courtes et moyennes distances en Suisse. Le projet repose essentiellement sur le premier rapport

Weidmann, qui est certes cohérent en soi, mais qui ne s'appuie pas non plus sur une telle stratégie, se contentant de hiérarchiser les projets existants en fonction de critères techniques et financiers. Un deuxième rapport approfondi rédigé par l'EPFZ et publié en avril 2026 – à la demande des Cantons –, va nettement plus loin et définit certaines orientations stratégiques du réseau ferroviaire suisse et de son développement. Il n'avait pas encore été pris en compte lors de l'élaboration du projet. Cela devrait pourtant impérativement être le cas, car il offre des éléments complets, tant analytiques que constructifs, pour l'élaboration d'une stratégie à long terme. Celle-ci ne pourra manifestement plus être mise en place pour la phase d'extension de 2027. Elle devrait être élaborée dès que possible, afin que le message de 2031 puisse s'appuyer sur une stratégie adoptée par le Parlement. Nous recommandons de faire à nouveau appel à l'aide du Professeur Ulrich Weidmann et du Docteur Michael Nold, qui ont déjà acquis ensemble une connaissance très approfondie du sujet et possèdent une grande expertise en la matière. Le Parlement disposerait ainsi d'une base solide pour mener une discussion et prendre des décisions pertinentes et ciblées. Il va sans dire que le message 2027 doit garantir à court terme l'entretien et l'extension du réseau grâce aux projets les plus importants.

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

Remarques : Le projet «Transports'45» présente pour l'instant des lacunes sur le plan analytique, ce qui ne peut bien sûr rester sans conséquences sur le contenu constructif du projet. Nous énumérons ci-après, à titre d'exemple, quelques problèmes fondamentaux, dont bon nombre font également l'objet du deuxième rapport d'approfondissement de l'EPFZ mentionné plus haut.

Des problèmes se posent **au niveau de la gouvernance et de la gestion :**

par exemple, l'allongement des temps de trajet malgré des investissements massifs dans l'infrastructure ;

les fortes hausses des coûts de construction et l'allongement constant des délais de construction, dont les causes doivent être analysées ;

l'importance de la réduction des temps de trajet pour l'augmentation de la part du rail dans le trafic global – l'expertise de Weidmann confirme que les temps de trajet constituent l'un des facteurs les plus importants pour renforcer la compétitivité du rail par rapport à la route et au transport aérien ;

la nécessité d'une organisation de la planification et de la gestion des projets stratégiques.

Du point de vue de la politique nationale, tant au sein de la Suisse qu'à l'égard des pays limitrophes et de l'UE, l'importance des axes principaux, est-ouest et nord-sud, ne fait l'objet ni d'une analyse ni d'une évaluation. L'importance de l'interconnexion de notre système ferroviaire avec les axes internationaux est largement sous-estimée ! Elle fait pourtant partie intégrante d'une stratégie à long terme et du concept d'extension correspondant. (Notamment conformément à la loi fédérale

sur la construction de la transversale ferroviaire suisse LTrAlp, articles 3 et 9).

Trafic longue distance national et international : comme mentionné précédemment, il manque un concept d'offre à long terme, à l'échelle nationale et coordonné sur le plan politique, définissant les temps de trajet souhaités, les cadences, les nœuds de correspondance et les capacités, qui prime sur les intérêts régionaux et intègre la dimension internationale. Récemment, le PDG des CFF, Vincent Ducrot, a par exemple publiquement posé la question de savoir s'il fallait conserver le système de nœuds qui a fait ses preuves. Il est évident que ces questions de fond doivent d'abord être clarifiées sur le plan politique. En effet, les infrastructures et les gares diffèrent considérablement selon que l'on planifie avec ou sans nœuds. Il est d'ores et déjà clair que les grands projets d'extension des gares ne fonctionneront ni sur le plan opérationnel ni en termes de flux de passagers s'il n'est pas établi clairement s'ils constitueront ou non à l'avenir un nœud de correspondance. Une gare répondant à toutes les exigences est hors de prix. Le cas de la gare de Lausanne aurait dû clairement montrer ce qui se passe lorsque ces questions ne sont pas clarifiées à l'avance.

Entretien : les besoins d'entretien accumulés ne sont pas pris en compte. Il faut d'abord déterminer ce qui est réellement nécessaire pour les prochaines années, selon le principe « aussi bien que nécessaire » et non « aussi bien que possible ».

Concept d'horaires : les concepts d'horaires actuels reposent sur un simple ajout à l'horaire existant, selon la devise « toujours faire pareil ». On n'a jamais vérifié si une adaptation plus globale permettrait de tirer bien mieux parti de l'infrastructure existante, comme le réclame par exemple Philipp Morf de la société Otimon. Il manque une analyse approfondie et exhaustive des capacités de l'infrastructure existante, y compris des possibilités offertes par la numérisation, afin de pouvoir mettre en œuvre des améliorations plus rapidement et à moindre coût, parallèlement aux extensions d'infrastructure qui, la plupart du temps, ne produisent leurs effets qu'à long terme.

Financement : la question du financement est largement éludée. On se contente, d'une part, de prévoir quelques mesures d'optimisation – tout à fait nécessaires – dans la gestion des projets et, d'autre part, d'assurer le financement minimal du Fond d'infrastructure ferroviaire (FIF) en maintenant la part de 0,1 % de la TVA, jusqu'ici à durée déterminée. Il est en revanche nécessaire de repenser le FIF, comme l'ont entre-temps réclamé plusieurs acteurs, et ce en tant que condition préalable à une garantie financière à long terme pour le maintien et le développement des infrastructures de transport dans leur ensemble.

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 : la coordination des projets routiers, ferroviaires et d'agglomération est à saluer, mais pour des raisons politiques, trois projets distincts sont nécessaires.

Compte tenu d'une conclusion essentielle commune aux deux expertises de l'EPFZ, l'extension du réseau ferroviaire aux dessertes locales doit notamment être étroitement coordonnée avec les programmes d'agglomération, car bon nombre de projets ferroviaires coûteux pourraient être remplacés par des réseaux de tramway ou de bus. Ceux-ci pourraient souvent offrir un bénéfice identique, voire supérieur, aux usagers. Or, ils ne font souvent l'objet d'aucune étude, car la Confédération prend en charge l'intégralité des coûts dans le cas du rail.

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

X NON

Remarques : La méthodologie de hiérarchisation est bonne en soi, mais elle doit être complétée par le contenu du rapport d'approfondissement de l'EPFZ. Cela signifie notamment qu'une stratégie globale assortie d'un concept d'offre (cf. réponse à la question 2) doit être élaborée avant que les projets ne soient définis et classés par ordre de priorité.

C'est également ce que prévoit l'art. 48c de la loi sur les chemins de fer LCdF. SwissRailvolution ne souhaite pas se prononcer sur les différents projets. La liste des projets prévus pour le message 2027 est bien trop longue. Elle devrait inclure uniquement les projets qui sont pertinents et nécessaires pour pratiquement tous les concepts d'offre possibles. La hiérarchisation des priorités devra donc être revue à nouveau une fois que la stratégie globale, accompagnée d'un concept d'offre, sera disponible. Nous saluons le réexamen des mesures mentionnées notamment dans le rapport d'approfondissement afin d'obtenir plus rapidement des améliorations tangibles en matière de temps de trajet sur l'axe est-ouest pour les voyageurs du rail. Il convient de procéder de la même manière pour l'axe nord-sud.

Étape d'aménagement 2027

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

☐ OUI

X OUI sous réserve

☐ NON

Remarques : La décision de principe en faveur de « projets clés structurants » est juste. **Toutefois, tant qu'il n'existe pas de stratégie pour le rail de demain ni de concept d'offre s'appuyant sur celle-ci, il n'est, à quelques exceptions près, pas encore possible de définir ces « projets clés structurants »** (voir réponse à la question 2). La liste des projets prévus pour le message 2027 doit donc se limiter à ceux qui apportent un bénéfice essentiel, quel que soit le concept d'offre retenu.

Une **planification globale des axes est-ouest et nord-sud** s'impose de toute urgence. C'est la seule façon de garantir, d'une part, que les bons projets soient réalisés et, d'autre part, d'éviter des coûts inutiles et des perturbations prolongées du trafic dues à des chantiers menés sans interruption du service. Les conséquences du phasage des travaux des tunnels du Zimmerberg ou encore du Lötschberg devraient servir de leçon. Entre autre, l'aménagement entre Lausanne et Genève est urgent. Or, la réalisation de ces chantiers avec un trafic qui reste en exploitation, par de nombreuses petites étapes, engendre des coûts inutiles et il faut s'attendre à des perturbations du trafic pendant des décennies. Ainsi, l'intégration du nouveau tronçon Morges – Perroy dans la ligne existante coûtera probablement aussi chère que la construction elle-même de ce nouveau tronçon. Weidmann aborde également ce point dans son étude pour les cantons (p. 27) : « *La planification actuelle du tronçon **Genève – Lausanne** prévoit un nombre important de raccordements entre la nouvelle ligne et la ligne existante, ce qui augmentera considérablement les coûts globaux et rendra la mise en œuvre plus difficile. Il convient d'examiner si des étapes plus longues permettraient d'en supprimer une partie.* » Avant le début des travaux, il faut donc déterminer si une ligne nouvelle plus longue ne serait pas nettement moins coûteuse que plusieurs tronçons courts. Cela vaut non seulement pour Morges – Perroy, mais aussi pour tous les autres projets.

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

☐ OUI

☐ OUI sous réserve

X NON

Remarques : voir les réponses aux questions 2 et 5.

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 : D'une manière générale, il est positif que des moyens financiers soient prévus à cet effet. Il convient toutefois de clarifier dès que possible quels potentiels peuvent être réalisés grâce à l'ERTMS, qui doit générer des gains de capacité avérés. Des applications récentes en Suisse ont entraîné des pertes de capacité (par exemple, de nouvelles courbes de freinage entraînant des allongements inutiles des temps de trajet).

L'élément décisif réside toutefois dans son intégration dans une stratégie globale de numérisation, qu'il convient de mettre en œuvre sans délai – voir à ce sujet le rapport d'approfondissement de Weidmann.

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

☐ OUI

☐ OUI sous réserve

☒ NON

Remarques : voir les réponses aux questions 2 et 5

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 : uniquement pour les projets qui, selon notre réponse aux questions 2, 5 et 10, restent dans le programme d'aménagement 2027.

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

X OUI sous réserve

☐ NON

Remarques : Il est correct que seuls les projets se trouvant au stade de l'avant-projet peuvent désormais être intégrés dans une étape d'extension.

En ce qui concerne le processus de planification et les compétences, nous renvoyons aux explications figurant dans le rapport d'approfondissement de Weidmann. La situation actuelle montre que le processus de planification prévu par le projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) n'a pas fait ses preuves. La stratégie et le concept d'offre à long terme (que nous voulons atteindre à long terme ?) doivent être élaborés conjointement par les compagnies de chemins de fer et la Confédération, puis approuvés par les instances politiques. La planification proprement dite (comment voulons-nous atteindre ces objectifs ?) doit toutefois seulement être élaborée par les compagnies de chemins de fer conformément aux directives politiques.

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.

X NON

Remarques : La question se pose de savoir ce que sont les mesures d'infrastructure complémentaires. En principe, il doit appartenir aux chemins de fer de décider des aménagements dont ils ont besoin pour mettre en œuvre un concept d'horaire. Le fait que la décision revienne au Conseil fédéral ne doit pas signifier que, pour des raisons politiques, des aménagements non nécessaires soient décidés.

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

X NON

Remarques : L'ordre des priorités est le suivant :

1. stratégie globale avec un concept d'offre à long terme à l'échelle nationale ;
2. définition des aménagements nécessaires à cet effet, estimation des coûts totaux, y compris l'entretien et la numérisation, ainsi que des sources de financement en concertation avec les autres modes de transport.

C'est pourquoi l'élaboration de la stratégie globale et la refonte du FIF vont de pair. D'un point de vue réaliste, ces deux tâches ne pourront être menées à bien qu'en vue du message 2031 du Conseil fédéral. Dans l'intervalle, les moyens financiers sont garantis jusqu'en 2030, du moins pour les projets restants dans le projet de budget 2027, où il faudra éventuellement veiller à éviter les problèmes de trésorerie. Il est donc judicieux de se prononcer sur la poursuite des recettes temporaires issues de la TVA qu'après la présentation du projet d'extension 2031, lorsque l'on connaîtra les aménagements qui seront nécessaires.

Autres remarques

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

Remarques : voir le communiqué de presse ci-dessus.

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 : Pas de prise de position.

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 : Pas de prise de position.

16. 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 : Pas de prise de position.

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 : Pas de prise de position.

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 : Pas de prise de position.

Autres remarques

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

Remarques : -

Programme en faveur du trafic d'agglomération

20. Approuvez-vous les conclusions de l'évaluation du programme en faveur du trafic

d'agglomération de 5e génération ?

- ☐ OUI
- ☐ OUI sous réserve
- ☐ NON

Remarques : Pas de prise de position.

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

Remarques : Pas de prise de position.

Autres sujets/remarques

22. Autres remarques sur le projet : Avez-vous d'autres remarques concernant le projet ?

Remarques : Aucune autre remarque.

Traduction de la prise de position et des réponses à la consultation publique depuis l'allemand terminée le 21.10.2026

