

Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA)

6e génération ; 1er août 2025



IMPRESSUM

Editeur

Office fédéral du développement territorial (ARE)

Partenaires

Groupe d'accompagnement technique pour
l'élaboration des actes législatifs relatifs au
programme en faveur du trafic d'agglomération
de 6e génération

Auteurs de la publication

Regina Witter, ARE
Sonja Tomic, ARE
Isabel Scherrer, ARE
Anja Tschirky, ARE
Aline Renard, Transitec
Felix Boesch, Transitec
Sébastien Monnier, Transitec

Production

Communication ARE

Conception graphique

Pixelfarm, Berne

Distribution

www.are.admin.ch
Disponible également en allemand et en italien

TABLE DES MATIÈRES

1 Introduction et bases légales	5
1.1 Objectifs et principes des projets d'agglomération	5
1.2 Bases légales	6
1.3 Déroulement du Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA)	6
1.4 Droit aux subventions et périmètre d'étude	7
2 Exigences en matière de projet d'agglomération	10
2.1 Coordination et cohérence nécessaires	10
2.1.1 Coordination avec les planifications nationales et cantonales et avec les autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes	10
2.1.2 Coordination avec les planifications nationales	10
2.1.3 Coordination avec les planifications cantonales	10
2.1.4 Cohérence entre les générations	11
2.2 Exigences en matière de rapport	12
2.2.1 Partie principale	12
2.2.2 Partie relative aux mesures	12
2.2.3 Tableaux de mise en œuvre	12
2.3 Modules	12
2.3.1 Rapport de mise en œuvre	14
2.3.2 Analyse de la situation et des tendances	14
2.3.3 Vision d'ensemble	16
2.3.4 Besoin d'action	16
2.3.5 Stratégies sectorielles	17
2.3.6 Mesures et leur priorisation	18
2.4 Mesures cofinancées et mesures non cofinancées dans le cadre du PTA	19
2.4.1 Mesures cofinancées	19
2.4.2 Mesures ne pouvant pas bénéficier d'un cofinancement	20
2.4.3 Documentation des mesures	22
3 Procédure d'examen	24
3.1 Vue d'ensemble et principes généraux	24
3.2 Examen préliminaire	26
3.3 Exigences de base	26
3.4 Critères d'efficacité	27
3.5 Évaluation des mesures	28
3.5.1 Mesures d'infrastructure de transport – mesures individuelles	28
3.5.2 Mesures d'infrastructure de transport – Mesures modestes	32
3.5.3 Mesures d'urbanisation	32
3.6 Évaluation du projet	33
3.6.1 Évaluation de l'utilité	33
3.6.2 Évaluation de l'état de la mise en œuvre	34
3.6.3 Évaluation des coûts	34
3.6.4 Détermination du taux de contribution	35
4 Mise en œuvre des projets d'agglomération	36
4.1 Accords sur les prestations	36
4.2 Conventions de financement	37
4.3 Délais	37
4.3.1 Délai supplémentaire	37
4.3.2 Suspension des délais	38
4.4 Monitoring et contrôle des effets	38
4.4.1 Détermination des valeurs cibles pour les indicateurs MOCA	38
Liste des abréviations	40

Annexes	42
Annexe 1 : Le paysage dans les projets d'agglomération à partir de la sixième génération	42
Annexe 2 : Exigences relatives à l'état de la planification	43
Annexe 3 : Catégories de mesures dans le domaine des transports - description et exigences	45
Annexe 4 : Structure des fiches de mesure et de documentation	55
Annexe 5 : Exigences concernant les géodonnées et les informations factuelles	64
Annexe 6 : Examen préliminaire	69
Annexe 7 : Exigences de base	72
Annexe 8 : Critères d'efficacité	74
Annexe 9 : Stade de financement et de réalisation	81

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération sur un cycle de quatre ans	7
Figure 2 : Villes et agglomérations ayant droit à des contributions	8
Figure 3 : Périodes prévues pour le dépôt et l'examen des futurs projets d'agglomération et délais pour le début de l'exécution des projets de construction correspondants	11
Figure 4 : Modules et « fil conducteur » pour le développement ultérieur et la mise en œuvre d'un projet d'agglomération	13
Figure 5 : Vue d'ensemble de la procédure d'examen	25
Figure 6 : Déroulement et critères de l'évaluation des mesures (mesures individuelles)	29
Figure 7 : Évaluation du rapport coût-utilité	31
Figure 8 : Évaluation du projet et détermination du taux de contribution	33
Figure 9 : Déduction du taux de contribution	35

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Aperçu des critères d'efficacité avec sous-critères	27
Tableau 2 : Critères d'évaluation des mesures modestes (cf. annexe 8)	32

1 Introduction et bases légales

Les directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) servent d'aide technique pour élaborer, examiner et mettre en œuvre les projets d'agglomération transports et urbanisation¹ à partir de la sixième génération et indiquent la méthode d'examen obligatoire pour la Confédération. En tenant compte des DPTA, la Confédération garantit qu'un projet d'agglomération satisfait aux exigences, que la procédure d'examen peut être menée de manière efficace et ciblée et que les organismes responsables impliqués sont traités sur un pied d'égalité.

¹ Dans le présent document, l'expression « projet d'agglomération » (PA) se rapporte toujours aux projets d'agglomération transport et urbanisation.

1.1 OBJECTIFS ET PRINCIPES DES PROJETS D'AGGLOMÉRATION

Un projet d'agglomération (PA) poursuit les objectifs suivants :

- **Coordonner les transports et l'urbanisation** : le PA permet de coordonner le développement de l'urbanisation avec le développement global des transports, afin d'améliorer la qualité de vie de la population dans les agglomérations. À cet égard, le paysage² est à chaque fois pris en compte en tant que thème transversal, aussi bien dans le domaine des transports que dans le domaine de l'urbanisation.
- **Cofinancer les solutions de transport** : le projet d'agglomération permet à la Confédération de cofinancer, dans les agglomérations, la mise en place et l'optimisation d'infrastructures de transport qui sont importantes et dont le financement peut difficilement être supporté par les cantons et les communes seuls. Les solutions de transport doivent être planifiées et réalisées en ménageant les ressources et en tenant compte de la protection du climat³.

² La compréhension de la notion de paysage et les exigences y relatives, applicables à partir de la sixième génération des PA, sont détaillées dans l'annexe 1.

Les principes formels ou procéduraux suivants doivent être pris en compte :

- **Constituer un organisme responsable** : les cantons, les communes et les collectivités régionales participant à un PA instituent un organisme responsable qui les représente d'une seule voix auprès de la Confédération. C'est à cet organisme qu'il incombe d'élaborer et de réviser le PA en question.
- **Coordonner avec des planifications nationales, cantonales et d'autres planifications pertinentes en Suisse ainsi que dans les régions étrangères limitrophes** : le PA établit les bases pour mettre en œuvre des solutions efficaces et susceptibles de rallier une majorité. Il contient des stratégies globales de transport coordonnées au niveau communal, cantonal et transfrontalier, qui sont harmonisées avec les réseaux routiers et ferroviaires supérieurs et les planifications correspondantes. Les planifications régionales, dans la mesure où elles affectent les planifications nationales, doivent être coordonnées avec les offices fédéraux compétents avant la soumission du PA.
- **Coordonner le besoin d'action sur plusieurs générations de projets** : le PA s'appuie sur les générations antérieures et sur les mesures déjà convenues, dans l'optique d'une planification continue.

³ Par « protection du climat », on entend d'une part la réduction des émissions de gaz à effet de serre (p. ex. en évitant le trafic et en le transférant vers les TP et la mobilité douce) et d'autre part l'adaptation aux effets du réchauffement climatique (p. ex. en réduisant les îlots de chaleur par la végétalisation et la désimperméabilisation). Les objectifs sont définis à l'art. 1 de la loi fédérale du 30 septembre 2022 sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (RS 814.310 ; en vigueur depuis le 1er janvier 2025).

Les principes suivants s'appliquent également en matière de contenu technique :

- **Éviter le trafic, le transférer, le gérer harmonieusement et favoriser les interconnexions (« stratégie ETGM »)** : le PA comporte des solutions intégrant tous les modes de transport pour gérer efficacement la croissance du trafic⁴. La combinaison adéquate de mesures, que ce soit pour les transports publics, le trafic individuel ou le transport combiné, mais aussi la mobilité douce, permet de garantir que le système de mobilité continuera de fonctionner à l'avenir, qu'il sera sûr et attrayant, qu'il répondra aux besoins de la population, qu'il aura le moins d'impact possible sur l'environnement et qu'il favorisera les trajets courts. Outre une bonne coordination entre les transports et l'urbanisation, cela exige de prendre des mesures de gestion du réseau et de régulation du trafic ainsi que des mesures visant à agir sur la demande et sur les comportements.

⁴ Selon les prescriptions du plan sectoriel des transports, partie Programme : [Mobilité et territoire 2050 – Plan sectoriel des transports – partie Programme \(www.are.admin.ch\)](https://www.are.admin.ch/territoire2050-Plan-sectoriel-des-transports-partie-Programme)

- **Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti** : le PA vise un développement de l'urbanisation vers l'intérieur, économe en espace et de haute qualité. Une séparation claire entre zones constructibles et non constructibles ainsi que des espaces ouverts bien aménagés, utilisables par tous et offrant une grande qualité de séjour à l'intérieur des zones urbanisées jouent un rôle important dans l'harmonisation du développement urbain avec le paysage⁵.
- **Mettre en œuvre les mesures** : le PA vise une mise en œuvre ciblée, coordonnée et respectant les délais de mesures liées aux transports et à l'urbanisation. Le cofinancement de la Confédération dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) se focalise sur des projets réalisables, qui présentent un état de planification avancé et sont prêts à être réalisés.

⁵ Dans le projet d'agglomération, l'expression « espaces ouverts » désigne les espaces situés à l'intérieur de la zone urbanisée, où aucun bâtiment n'a été construit, ainsi que les espaces de transport à usage multifonctionnel. En font partie l'espace routier ainsi que les axes principaux ou les routes de quartier et les espaces accessibles à tous tels que les places publiques, les espaces verts tels que les terrains attenants aux bâtiments, les parcs et les aires de verdure, les eaux et les friches ou les cimetières, les forêts et les zones agricoles. La notion d'« espace de détente de proximité » fait quant à elle référence à un certain type d'espaces ouverts situés en dehors de la zone urbanisée.

⁶ RS 725.13

⁷ RS 725.116.2

⁸ RS 725.116.21

⁹ RS 725.116.214

1.2 BASES LÉGALES

Les bases pour élaborer, vérifier et mettre en œuvre les PA figurent dans les lois suivantes :

- La loi fédérale du 30 septembre 2016⁶ sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA) ;
 - fixe un cycle de quatre ans concernant le prélèvement sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) ;
 - prévoit que la Confédération peut verser des contributions pour améliorer le trafic d'agglomération.
- La loi fédérale du 22 mars 1985⁷ concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin) :
 - définit le but dans lequel la Confédération utilise les fonds fédéraux ;
 - fixe les conditions pour le versement des contributions dans le cadre du PTA ;
 - délimite le cadre financier pour le cofinancement dans le cadre du PTA.
- L'ordonnance du 7 novembre 2007⁸ concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin) :
 - fixe les coûts imputables ;
 - définit les villes et les agglomérations ayant droit à des subventions ;
 - règle le contenu des accords de prestations et de financement.
- L'ordonnance du DETEC du 1er février 2020⁹ concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) :
 - décrit le contenu minimal des projets d'agglomération ;
 - contient les principes de l'examen des projets d'agglomération par la Confédération ;
 - fixe les délais pour le début de l'exécution des projets de construction ;
 - énumère les communes ayant droit à des contributions.

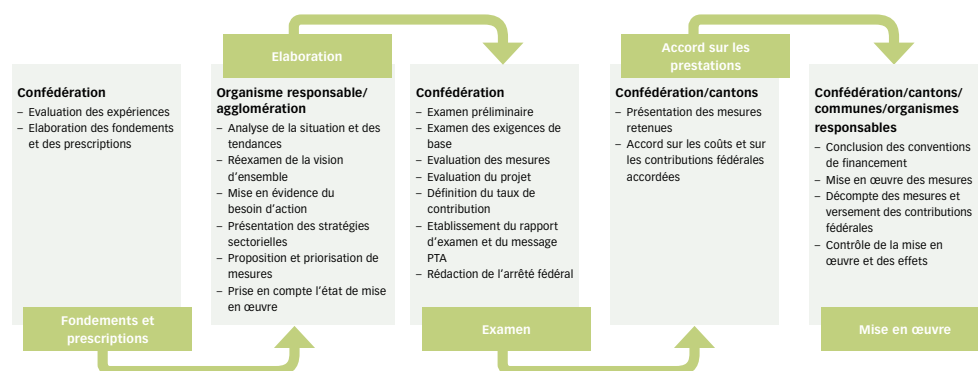
1.3 DÉROULEMENT DU PROGRAMME EN FAVEUR DU TRAFIC D'AGGLOMÉRATION (PTA)

- Le PTA suit un cycle de quatre ans dont les principales étapes du processus sont présentées à la figure 1. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) fixe les dates de dépôt des projets d'agglomération. Les organismes responsables qui souhaitent soumettre un projet d'agglomération doivent en informer l'ARE au plus tard un an avant le délai de dépôt fixé¹⁰.
- Pendant la phase d'élaboration du projet d'agglomération, des entretiens d'état des lieux peuvent être menés si nécessaire entre la Confédération et l'organisme responsable afin d'apporter à l'avance des réponses aux éventuelles questions.
- La Confédération examine le projet d'agglomération selon les étapes prescrites dans l'OPTA (cf. section 3) et consigne les résultats de l'examen dans un rapport.

¹⁰ Art. 9, al. 2, OPTA

- Sur cette base, un message est rédigé à l'intention du Parlement, qui contient un arrêté fédéral sur les crédits d'engagement pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du PTA (ci-après arrêté fédéral relatif au PTA). En approuvant ces crédits d'engagement, le Parlement fédéral libère également les moyens financiers requis par le PTA.
- Sur cette base la Confédération conclut un accord sur les prestations (cf. section 4.1) avec les organismes responsables concernés ou avec les cantons.
- Une fois que les autorisations requises ont été obtenues et que les décisions d'octroi de crédit correspondantes ont été prises, le canton et l'office fédéral compétents concluent une convention de financement (cf. section 4.2).
- La Confédération procède à un contrôle périodique de l'efficacité du PTA afin de vérifier si les fonds fédéraux engagés sont utilisés de manière économique et efficace et conformément aux objectifs du PTA (cf. section 4).
- La Confédération examine s'il convient de réviser les dispositions légales relatives au PTA. En outre, elle effectue les travaux de base nécessaires.

Figure 1 : Déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération sur un cycle de quatre ans



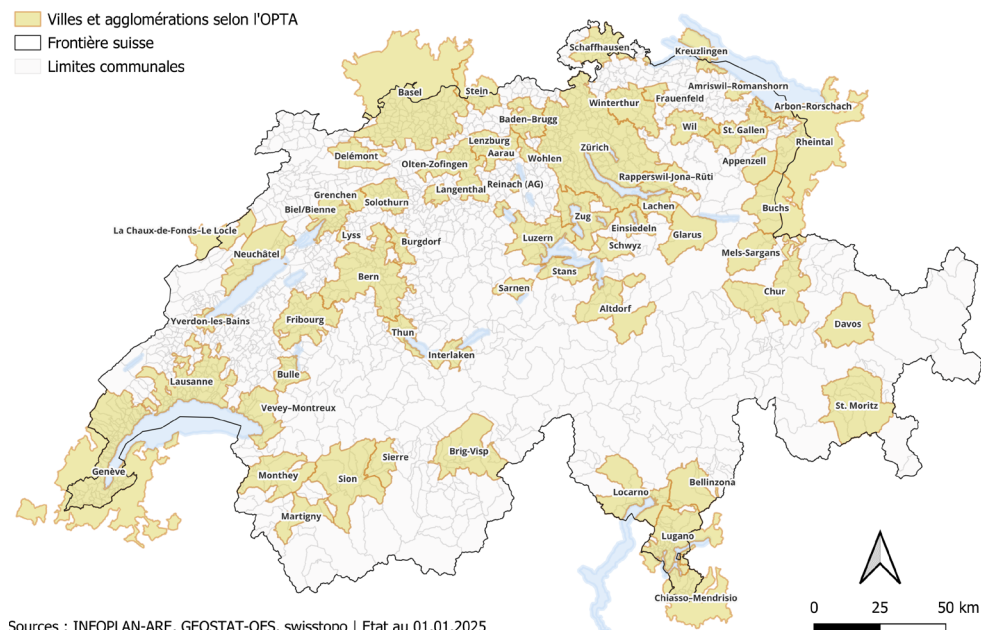
1.4 DROIT AUX SUBVENTIONS ET PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Les villes et agglomérations ayant droit aux contributions (« VACo »)¹¹ sont énumérées à l'annexe 2 de l'OUMin. Les communes correspondantes ayant droit aux contributions sont répertoriées à l'annexe de l'OPTA. Les cantons et les organismes responsables peuvent soumettre au DETEC, pour chaque génération de projets, des propositions d'adaptation ponctuelle des communes ayant droit aux contributions (inclusion ou suppression de certaines communes). L'ARE indique comment les propositions doivent être soumises. La proposition est prise en compte si l'exigence de cohérence territoriale est satisfaite¹².

¹¹ Art. 19, al. 1, OUMin et art. 17b, al. 2, LUMin

¹² Art. 19, al. 2, OUMin et art. 1a OPTA

Figure 2 : Villes et agglomérations ayant droit à des contributions



La délimitation du **périmètre d'étude** d'un projet d'agglomération relève de la compétence de l'organisme responsable¹³.

Les organismes responsables des agglomérations ont la possibilité de choisir un périmètre d'étude plus petit que celui prescrit par la Confédération concernant les VACo. Si tel est le cas, l'élaboration du projet d'agglomération doit respecter les points suivants :

- Le choix du plus petit périmètre d'étude doit être motivé ;
- Les divers périmètres doivent être présentés sur les cartes. ;
- L'analyse doit mettre en évidence des relations fonctionnelles importantes situées en dehors du périmètre d'étude choisi pour l'agglomération (système de transport et demande, flux pendulaires, structures du tissu bâti).

Du point de vue fonctionnel, il peut être judicieux de choisir un périmètre d'étude plus grand que celui des VACo. Si tel est le cas, les exigences minimales suivantes s'appliquent :

- Le choix du plus grand périmètre d'étude doit être motivé ;
- Les divers périmètres doivent être présentés sur les cartes ;
- En particulier, les fiches doivent montrer clairement les mesures prévues dans le périmètre VACo et celles qui doivent être prises hors de celui-ci.

Les mesures et parties de mesures de transport en dehors du périmètre VACo proprement dit peuvent être cofinancées via le PTA, pour autant que leur utilité se situe en majeure partie dans les VACo adjacentes ou, dans le cas d'agglomérations transfrontalières, dans la partie suisse de l'agglomération^{14 15}. Les mesures modestes et les paquets de mesures doivent avoir une influence sensible sur le choix du mode de transport et sur les flux de transport. La démonstration correspondante doit être apportée dans les fiches de mesure de manière qualitative ainsi que, pour les grandes mesures individuelles, sur le plan quantitatif ¹⁶.

¹³ Pour une collaboration efficace et ciblée, la Confédération recommande toutefois de concentrer le traitement sur le périmètre des VACo.

¹⁴ Art. 4, al. 4, OPTA

¹⁵ Art. 19, al. 3, OUMin (RS 725.116.21)

¹⁶ Avec la mise en œuvre du postulat Michel 22.3638, les infrastructures cyclables situées dans un rayon d'environ 15 km autour d'une interface multimodale située en dehors d'un périmètre VACo seront également cofinancées à partir de la sixième génération, si cette même interface a un effet sur le périmètre VACo.

Dans le cas des projets d'agglomération **transfrontaliers**, la Confédération tient compte, lors de l'évaluation, des enjeux spécifiques de la coopération transfrontalière, pour autant que ceux-ci soient présentés de manière détaillée et compréhensible dans les différents éléments constitutifs, notamment dans l'analyse de la situation et des tendances. Les points suivants doivent en outre être considérés :

- L'organisme responsable veille à ce que les partenaires étrangers soient impliqués dans l'élaboration du projet d'agglomération, et à ce qu'ils participent de manière appropriée à son financement. Dans le cadre des procédures et organes usuels (comités mixtes), la Confédération propose son soutien pour les traités internationaux.
- L'état et la qualité des données d'analyse peuvent parfois être soumis à des exigences moins élevées pour les projets d'agglomération transfrontaliers. Dans la mesure du possible, il convient d'améliorer progressivement les données, en particulier celles qui concernent le transport transfrontalier.

2 Exigences en matière de projet d'agglomération

2.1 COORDINATION ET COHÉRENCE NÉCESSAIRES

2.1.1 Coordination avec les planifications nationales et cantonales et avec les autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes

En vertu de l'art. 6, let. c, OPTA, le PA et les mesures qui y figurent doivent garantir la coordination avec les planifications nationales, cantonales et contraignantes pour les autorités au niveau régional, ainsi qu'avec les planifications en Suisse et dans les pays limitrophes¹⁷. Le PA doit donc mettre en évidence de manière compréhensible les principaux liens avec les mesures décidées dans le cadre de ces planifications d'ordre supérieur dans les domaines des transports et de l'urbanisation.

La coordination avec les planifications nationales et cantonales est expliquée plus en détail ci-dessous.

¹⁷ En vertu de l'art. 2, al. 1, LAT, la Confédération, les cantons et les communes sont tenus de coordonner leurs planifications. Ce principe s'applique aussi aux projets d'agglomération, qui contiennent une planification intégrale des transports et de l'urbanisation.

2.1.2 Coordination avec les planifications nationales

En ce qui concerne les planifications nationales, il est important d'assurer une bonne coordination avec le plan sectoriel des transports, partie Programme¹⁸ (collaboration dans les territoires d'action) ainsi que dans la planification des infrastructures de la Confédération (routes nationales et rail)¹⁹. Selon le principe du contre-courant, les offices fédéraux prennent en considération le projet d'agglomération et les mesures qu'il comporte comme éléments de base dans les programmes et les planifications de la Confédération dans le domaine des transports²⁰.

Les mesures des planifications nationales ayant fait l'objet d'une décision de financement doivent être prises en considération dans le projet d'agglomération sur le plan stratégique et au niveau des mesures. Les mesures des planifications nationales ne comptent pas dans l'évaluation du programme du projet d'agglomération. En revanche, l'état de la concertation est pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet (section 3.6). Les aspects suivants sont importants à cet égard :

- Dans le cadre des stratégies sectorielles transports et urbanisation, il convient de montrer que les mesures des planifications nationales sont intégrées dans le système global de transport ou la stratégie de mobilité de l'agglomération et que le développement de l'urbanisation est coordonné avec les mesures d'ordre supérieur.
- Les mesures du projet d'agglomération prévues à court et à moyen termes (horizons A et B selon section 3.5) doivent être axées sur les mesures des projets nationaux décidées.

¹⁸ La partie Programme du plan sectoriel des transports est placée sous la responsabilité de l'ARE, la partie Infrastructure route sous la responsabilité de l'OFROU et la partie Infrastructure rail sous celle de l'OFT.

¹⁹ Au moment de la publication de la présente DPTA, le projet « Transports '45 », qui vise à établir un ordre de priorité dans la planification des infrastructures de la Confédération prévues jusqu'en 2045, est en cours. Il n'est donc pas encore possible de savoir quels instruments la Confédération mettra en place dans le domaine des transports à moyen et long terme.

²⁰ Art. 21 OPTA Les organismes responsables peuvent proposer leurs propres réflexions concernant les mesures des planifications nationales. Ces réflexions doivent être présentées dans le cadre des procédures prévues avant le dépôt du projet d'agglomération (cf. p. ex. art. 48a à 48d LCdF).

Pour les mesures des planifications nationales qui n'ont pas encore été décidées (p. ex. si une procédure de priorisation est en cours dans le cadre de la planification des infrastructures de la Confédération), le PA doit démontrer que l'efficacité et l'applicabilité des mesures du PA sont assurées, que ce soit avec ou sans les mesures des planifications nationales qui n'ont pas (encore) été décidées (identification des dépendances et des solutions possibles).

2.1.3 Coordination avec les planifications cantonales

L'art. 17c, let. b, LUMin, exige comme condition au cofinancement des mesures dans le cadre du PTA, que les projets prévus respectent les plans directeurs cantonaux et soient donc coordonnés avec ceux-ci. Ils doivent observer les points suivants :

- Toutes les infrastructures de transport relevant du plan directeur cantonal, qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre du PTA et qui ont été reprises dans les listes A, doivent être intégrées au plan directeur concerné avec l'état « coordination réglée » et être approuvées par la Confédération au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. La demande

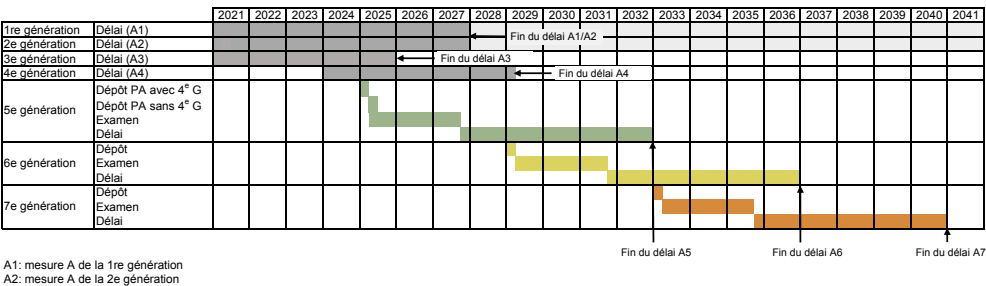
d'examen et d'approbation des adaptations correspondantes du plan directeur doit être déposée à temps auprès de la Confédération. Il est recommandé de soumettre de telles déterminations à la Confédération pour examen préalable avant le dépôt du PA.

- Cela s'applique également aux mesures d'urbanisation qui relèvent des plans directeurs et qui sont étroitement liées à une mesure d'infrastructure de transport des listes A (p. ex. un pôle de développement stratégique devant être desservi avec une nouvelle ligne de tram). En ce qui concerne les autres mesures d'urbanisation et les mesures de transport des listes A, qui relèvent du plan directeur cantonal et qui ne sont pas cofinancées par la Confédération, il est conseillé de les faire figurer au plan directeur cantonal sous la catégorie « coordination réglée » et approuver par la Confédération au plus tard quatre ans après la conclusion de l'accord sur les prestations.
- Les planifications cantonales supplémentaires²¹ doivent également être mentionnées dans le projet d'agglomération et prises en considération en fonction de leur caractère obligatoire.

2.1.4 Cohérence entre les générations

Un projet d'agglomération doit assurer la cohérence entre différentes générations de projets d'agglomération (cohérence intergénérationnelle)²². Il se fonde sur les projets d'agglomération déposés au cours des générations antérieures et les approfondit. Parallèlement, les délais fixés pour le début de l'exécution des travaux de construction²³ et l'intégration du PA dans le cycle de quatre ans du PTA posent un cadre général supplémentaire dont il faut tenir compte pour élaborer et examiner les projets d'agglomération.

Figure 3 : Périodes prévues pour le dépôt et l'examen des futurs projets d'agglomération et délais pour le début de l'exécution des projets de construction correspondants



Les principes suivants s'appliquent afin de garantir la cohérence entre les générations :

- Présentation (sections 2.2 et 2.3) : un projet d'agglomération de la génération en cours doit être présenté sous forme d'un document lisible, compréhensible et coordonné avec les générations précédentes ; certains éléments de ces dernières peuvent être réutilisés (section 2.3).
- Un organe responsable peut également sauter une génération sans que cela n'ait d'incidence négative sur l'efficacité d'un PA déposé dans le cadre de la génération suivante (section 3.6).
- Exigences de base (section 3.3) : les exigences de base définissent des exigences minimales pour la cohérence entre les générations. Cette question est particulièrement importante pour l'EB2 (exhaustivité et fil conducteur) ainsi que pour l'EB3 (déduction de mesures prioritaires).
- Évaluation des mesures (section 3.5) : l'évaluation des mesures porte aussi bien sur la cohérence de contenu visant à coordonner le développement des transports et de l'urbanisation que sur la cohérence dans le temps (PA coordonné avec les générations antérieures et déduction logique des mesures à partir d'un besoin d'action actualisé).
- Détermination de l'efficacité d'un projet d'agglomération (section 3.6) : l'évaluation des coûts et de l'utilité d'un projet d'agglomération se détermine toujours en fonction des mesures de la

²¹ P. ex. plans sectoriels cantonaux pour le trafic cycliste, concepts d'offre de transports publics, programmes de construction des routes, programmes de monitoring et d'assainissement pour les points noirs routiers, autres programmes liés à la sécurité du trafic issus des services de la police et des offices des ponts et chaussées, stratégies pour la gestion du stationnement, plans de mesures de protection de l'air, cadastres des émissions pour l'air et des immissions du bruit, conceptions d'évolution du paysage, planification spécialisée de l'infrastructure écologique.

²² Art. 6, let. a, OPTA

²³ Art. 18 OPTA

génération actuelle. L'efficacité d'un projet d'agglomération ne résulte toutefois pas seulement des mesures qui ont été planifiées, mais aussi de celles qui ont effectivement été mises en œuvre. Pour pouvoir juger de la cohérence entre les générations, la Confédération tient également compte de l'état de la mise en œuvre des PA déposés au cours des générations antérieures.

2.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE RAPPORT

Un projet d'agglomération de la génération actuelle comporte au moins trois parties : la partie principale, la partie relative aux mesures (fiches de mesures) et les tableaux de mise en œuvre. La partie principale et les fiches de mesure seront aussi concises que possible. Des cartes et graphiques bien lisibles valent ici mieux qu'un gros volume de texte. Il est essentiel que les liens entre le texte, les figures et les cartes soient clairement identifiables.

2.2.1 Partie principale

La partie principale comprend au moins six modules²⁴ (section 2.3 et figure 4) : le rapport de mise en œuvre, l'analyse de la situation et des tendances, la vision d'ensemble, le besoin d'action, les stratégies sectorielles transports et urbanisation ainsi que les mesures liées aux transports et à l'urbanisation et leur priorisation. Au sens d'une planification continue et de la cohérence entre les générations, il n'est pas nécessaire que les modules du projet soient tous nouvellement élaborés à chaque génération (cf. chapitre 2.3 et flèche verte horizontale dans la figure 5). Ils doivent cependant être présents dans leur intégralité dans chaque génération du PA, sans référence aux documents des générations précédentes, afin de garantir la lisibilité du PA de la génération actuelle.

²⁴ Art. 2 OPTA

La partie principale doit mettre en évidence les principaux changements par rapport à la génération antérieure. De préférence, cette présentation prendra la forme d'une vue d'ensemble des principales adaptations et des éventuelles priorités.

Il est en outre recommandé de prévoir un résumé au début de la partie principale afin de présenter brièvement les contenus essentiels du projet d'agglomération.

2.2.2 Partie relative aux mesures

La partie relative aux mesures (avec fiches correspondantes) doit être séparée de la partie principale. Elle se compose d'une fiche pour chaque mesure A et B, ainsi que d'un tableau d'information sectorielle²⁵ (cf. annexes 6 et 8).

²⁵ Art. 3 OPTA

Pour les mesures les plus importantes, les sources des documents de planifications centraux²⁶ doivent être indiquées. Il est en outre recommandé de fournir à la Confédération, sous forme numérique, les principaux documents de planification dans une annexe technique.

²⁶ En font notamment partie les concepts globaux des transports, les études de réseau pour les TP, les études ou projets préalables des grandes mesures (> 50 millions de francs) et les projets territoriaux régionaux.

2.2.3 Tableaux de mise en œuvre

Les tableaux de mise en œuvre sont obligatoires si un accord sur les prestations a été conclu dans le cadre d'une génération antérieure²⁷. Ils peuvent être ajoutés à la fin de la partie principale ou joints sous forme de document indépendant²⁸.

²⁷ Art. 1b OPTA

²⁸ Un modèle de tableau de mise en œuvre est mis à disposition par l'ARE.

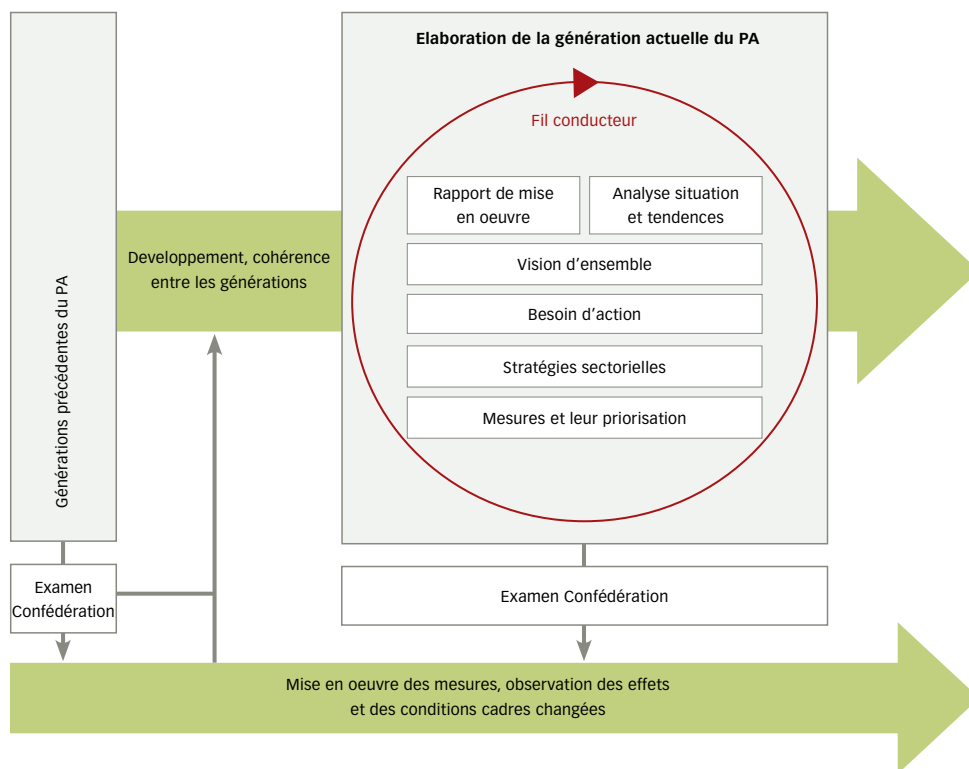
2.3 MODULES

Les six modules de la partie principale sont cohérents les uns avec les autres et suivent un « fil conducteur »²⁹. Les agglomérations sont libres d'adapter l'ordre des modules. Pour obtenir un fil conducteur clairement identifiable, la Confédération émet toutefois les recommandations suivantes : en comparant l'analyse de la situation et des tendances avec la vision d'ensemble, on détermine le besoin d'action, les stratégies sectorielles ainsi que les mesures et leur priorisation. L'état de la mise

²⁹ Art. 6, let. b, OPTA

en œuvre des mesures convenues jusqu'à présent est systématiquement pris en compte, notamment en ce qui concerne le besoin d'action. Il s'agirait également de tenir compte des défis liés à la mise en œuvre, tels que les ressources humaines et financières nécessaires, lors de la planification des autres mesures.

Figure 4 : Modules et « fil conducteur » pour le développement ultérieur et la mise en œuvre d'un projet d'agglomération



Les principes suivants s'appliquent pour les modules :

- **Rythme de révision** : tous les modules ne doivent pas être nouvellement élaborés tous les quatre ans. En particulier pour les modules conceptuels tels que la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles, la réutilisation des contenus dans le cadre du rythme de révision recommandé, dans l'esprit d'une planification continue à long terme, est expressément saluée, ou alors les différences pertinentes par rapport à la génération antérieure doivent être justifiées³⁰. Si l'on saute une génération, tous les modules doivent être actualisés au moment de la remise d'un projet d'agglomération, à l'exception éventuellement de la vision d'ensemble.
- **Définition des priorités** : pour chaque génération, une ou plusieurs priorités thématiques ou géographiques peuvent être définies, à condition qu'il n'y ait pas de besoin d'action prioritaire pour d'autres espaces ou d'autres thèmes³². Les priorités doivent donc découler clairement du besoin d'action actualisé et doivent être justifiées. La définition des priorités n'entraîne pas une moins bonne évaluation du projet d'agglomération, pour autant que ce dernier prévoie, dans l'ensemble, une planification globale cohérente pour la coordination du développement de l'urbanisation et des transports. L'évaluation du projet tient toujours compte des quatre critères d'efficacité ; une pondération des sous-critères correspondant à la définition des priorités est possible dans le domaine des transports. Le même principe vaut aussi lorsque, dans des domaines thématiques spécifiques, peu ou pas de mesures sont proposées faute de besoin d'action prioritaire.

³⁰ Cette possibilité n'existe que si les modules au sens de l'art. 2, al. 1, OPTA ont également pris en compte le paysage dans le domaine des transports (cf. description des modules ci-après).

³¹ Art. 2, al. 4, OPTA

³² Art. 18a, al. 2, OUMin

- **Lisibilité** : le contenu des modules doit être concis. Cela concerne notamment les modules tels que l'analyse de la situation et des tendances, pour lesquels il convient de travailler autant que possible avec des représentations graphiques et/ou des tableaux.
- **Figures** : des représentations cartographiques doivent être fournies pour les principaux aspects de l'analyse de la situation et des tendances, pour la vision d'ensemble, pour les stratégies sectorielles, pour les mesures A et B de la génération en cours et pour les tableaux de mise en œuvre³³. Le cas échéant, il est possible de recourir à des cartes pour illustrer plusieurs modules, à condition qu'elles soient suffisamment explicites. Les cartes et les tableaux ne sont pas obligatoires pour représenter le besoin d'action ; ils se révéleront toutefois utiles pour mieux comprendre le projet d'agglomération (p. ex. cartes des points faibles).

³³ Art. 1b, let. c, et art. 2, al. 2, OPTA

Les principales exigences relatives aux six modules et à leur rythme de traitement sont décrites ci-après. La section 3 et les annexes 1 à 5 contiennent des explications supplémentaires sur la procédure d'examen en rapport avec les différents modules.

2.3.1 Rapport de mise en œuvre

Question centrale : où se situe l'agglomération s'agissant de la mise en œuvre des mesures convenues jusqu'à présent ?

But : dans ce module, on présente l'état actuel de la mise en œuvre des générations antérieures. Un point nécessaire pour autant qu'un accord sur les prestations a été convenu lors d'une génération antérieure³⁴.

³⁴ Art. 2, al. 1, let. f, OPTA

Mise à jour : tous les 4 ans (obligatoire).

Contenus attendus/thématiques à traiter :

- Degré de réalisation concernant la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles ;
- État de la mise en œuvre des mesures A selon l'accord sur les prestations de l'avant-dernière génération (cf. section 3.6) ;
- État de la mise en œuvre des mesures de la dernière génération, si nécessaire pour comprendre le projet actuel ;
- Aperçu de l'état de la mise en œuvre des mesures pour chaque génération : seules les mesures importantes et les mesures clés³⁵ pertinentes pour la compréhension du programme actuel doivent être décrites ;
- Désignation des raisons principales ayant causé du retard dans la mise en œuvre des mesures importantes et des mesures-clés ; étapes suivantes prévues concernant la mise en œuvre.

³⁵ Cf. définition de « mesure-clé » au chap. 2.3.6.

2.3.2 Analyse de la situation et des tendances

Question centrale : quelle est l'évolution de l'agglomération dans les domaines des transports et de l'urbanisation (en tenant compte du paysage), et de l'environnement ?

But : ce module présente l'état actuel des systèmes de transport et de la structure urbaine (en tenant compte du paysage³⁶) et de l'environnement³⁷.

Mise à jour : tous les quatre à huit ans. Si une analyse complète a été effectuée pour une génération précédente, il s'agit essentiellement, dans le cadre de la génération actuelle, d'actualiser les principaux chiffres clés.

³⁶ Prise en compte du paysage comme thème transversal dans tous les modules : les agglomérations peuvent renoncer à traiter les champs d'action spécifiques au paysage en dehors du domaine d'influence du PTA (p. ex. gestion territoriale des zones de détente de proximité, mesures de revalorisation en forêt, etc.).

³⁷ L'analyse de la situation environnementale (p. ex. bruit et émissions atmosphériques) est nécessaire pour pouvoir évaluer les effets du projet d'agglomération sur l'environnement (cf. art. 17d, al. 2, let. c, LUMin et critère d'efficacité 4, cf. section 3).

Contenus minimaux attendus :

- Périmètre VACo/périmètre d'étude, structuration spatiale et relations fonctionnelles avec les espaces et les agglomérations voisins (territoire d'action du Projet de territoire, par exemple) ;
- État et évolution des quatre indicateurs MOCA³⁸(cf. ch. 4.4) ;
- État actuel, développement antérieur, et tendances concernant les thèmes suivants, si possible avec des séries chronologiques :

³⁸ MOCA est l'abréviation de « monitoring et controlling des projets d'agglomération » (cf. art. 20, al. 2, OPTA).

Transports :

- Analyse spatiale des flux pendulaires et des autres flux importants du trafic (p. ex. en lien avec l'activité économique, les achats ou le tourisme), offre et demande du système de transports publics (train, tram, bus) ;
- Structure et qualité du réseau de mobilité douce ;
- Structure et charge du réseau routier (hiérarchie du réseau, goulets d'étranglement), emplacement des zones de modération du trafic ;
- Offre et demande de stationnement accessible au public ;
- Sécurité multimodale et accidents ;
- Raccordement du milieu bâti à des espaces ouverts et des zones de détente de proximité, compatibilité avec le milieu bâti et, le cas échéant, intégration des grandes infrastructures de transports existantes dans le paysage³⁹.

³⁹ Au sujet de la gestion du paysage à l'intérieur et à l'extérieur de la zone urbaine, voir l'annexe 1.

Urbanisation :

- Nombre d'habitants et d'employés, répartition géographique actuelle de ces derniers, pronostic de leur évolution ;
- Développement de l'urbanisation : localisation des grandes zones urbaines avec leur potentiel d'évolution selon le plan directeur cantonal ou d'autres instruments de planification pertinents⁴⁰ (p. ex. pôles de développement stratégiques, zones d'urbanisation vers l'intérieur et installations générant un trafic important) ;
- Classes de qualité de la desserte par les transports publics dans les grandes zones urbaines ;
- Paysage : localisation des principaux espaces verts et des espaces réservés aux eaux structurant les zones bâties et corridors de liaison écologique ; carte(s) des zones protégées d'importance nationale dans les zones de détente de proximité importantes pour les agglomérations ; analyse des structures et des liaisons actuelles et futures des espaces libres.

⁴⁰ Dans les directives, l'expression « autres instruments d'aménagement du territoire pertinents » est utilisée comme terme générique pour désigner des planifications telles que les plans directeurs régionaux, les planifications régionales, les concepts régionaux en matière de transport et d'urbanisation, etc. Cela vaut en particulier pour les agglomérations qui s'étendent sur plusieurs cantons et qui disposent de plusieurs instruments de planification pertinents. Les éléments verts contribuent à un réseau d'infrastructures de transport résilient, permettent d'aménager des zones d'habitation, de circulation et des espaces ouverts offrant une grande qualité de séjour, une biodiversité importante et un microclimat agréable (p. ex. réduction de la chaleur grâce à des couloirs d'air frais efficaces). Les éléments bleus favorisent, entre autres, une gestion des eaux pluviales (désimperméabilisation, principe de la ville éponge), ce qui contribue aux infiltrations, à arroser les espaces verts et à améliorer les conditions climatiques. Les éléments d'infrastructure verte et bleue favorisent ainsi l'adaptation climatique, l'amélioration de la qualité de vie et la résilience du système de transport.

Environnement :

- Carte(s) de la pollution atmosphérique, thermique et sonore actuelle et future.

D'autres thèmes peuvent être traités dans l'analyse de la situation et des tendances en fonction des défis spécifiques rencontrés par l'agglomération. Chaque agglomération peut présenter des défis spécifiques liés à sa taille, à sa situation géographique (agglomération dans une région de montagne, par exemple), à sa situation transfrontalière (frontières cantonales ou nationales) ou à ses fonctions particulières (agglomérations touristiques, sites influencés par la logistique, etc.). La Confédération tient compte de ces particularités dans l'évaluation du PA, pour autant que les défis spécifiques soient exposés de manière compréhensible.

De manière générale, dans l'analyse la situation et des tendances, il convient de ne prévoir que les contenus nécessaires à la compréhension des autres modules. Les cartes et les graphiques seront préférés aux éléments textuels.

2.3.3 Vision d'ensemble

Question centrale : à quoi ressemble la structure future souhaitée pour les transports et l'urbanisation de l'agglomération (en tenant compte du paysage) ?

But : la vision d'ensemble met en évidence de manière concrète, à l'aide de cartes et de textes, vers quelles structures futures l'agglomération doit s'acheminer en matière de transport et d'urbanisation (en tenant compte du paysage). L'horizon temporel visé est d'environ vingt ans en partant de la génération actuelle.

Mise à jour : tous les huit à douze ans

Contenus attendus/thématiques à traiter :

Lors de l'élaboration de la vision d'ensemble, il s'agit de tenir compte des objectifs et des stratégies du Projet de territoire Suisse, du plan sectoriel des transports, partie Programme, de la conception « Paysage Suisse » et des planifications cantonales.

- Présentation d'un concept global des transports pour l'agglomération, y compris les réseaux supérieurs importants des différents modes de transport et les interfaces multimodales, en accord avec la structure de l'urbanisation, du paysage et des espaces ouverts.
- Définition et objectifs de développement des types d'espace et d'habitat, y compris les espaces ouverts et leur mise en réseau.
- Mise en évidence des principaux habitats naturels et semi-naturels, des éventuels effets du développement visé des transports et de l'urbanisation sur ces espaces (pour autant qu'ils puissent être évalués) et prise en compte des intérêts d'utilisation et de protection correspondants.
- Désignation des valeurs cibles des indicateurs MOCA en termes quantitatifs (cf. section 4.4).

2.3.4 Besoin d'action

Questions principales : si l'on se fonde sur l'analyse de la situation et des tendances, sur la vision d'ensemble et sur l'état de la mise en œuvre des mesures déjà convenues, quelles sont les plus grandes lacunes qui persistent ? Quels thèmes et/ou espaces doivent être abordés en priorité ?

But : le module « besoin d'action » sert de charnière entre l'analyse de la situation et des tendances et la vision d'ensemble, d'une part, ainsi que les stratégies sectorielles et les mesures, d'autre part. Il constitue donc un élément clé pour démontrer la cohérence intergénérationnelle et le « fil rouge » d'un PA.

Mise à jour : tous les 4 ans (obligatoire)

Contenus attendus/thématiques à traiter :

Le besoin d'action résulte de la comparaison entre la vision d'ensemble et l'état actuel, ainsi que de l'état de la mise en œuvre des mesures convenues jusqu'ici.

Le besoin d'action doit montrer de manière compréhensible, d'une part, les problèmes à traiter dans les domaines des transports et de l'urbanisation dans la génération actuelle (en tenant compte du paysage), et d'autre part, leur lien avec les générations précédentes du PA. Les organismes responsables peuvent prioriser sur le plan temporel les mesures à prendre, par exemple pour des raisons de coordination avec les mesures des planifications supérieures ou pour des motifs techniques de mise en œuvre, pour autant que cela soit exposé de manière intelligible. Ce module permet de définir et de justifier les éventuelles priorités thématiques ou géographiques au niveau des mesures (p. ex. espaces focaux) du projet d'agglomération de la génération actuelle.

Si des difficultés de mise en œuvre surviennent pour des mesures clés, on mettra en évidence des solutions de repli (p. ex. sous la forme de scénarios). Le besoin d'action devrait être priorisé en vue de justifier le PA de la génération actuelle et les mesures qui en découlent.

2.3.5 Stratégies sectorielles

Question centrale : comment aborder (sur le plan conceptuel/stratégique) le besoin d'action identifié et atteindre finalement la vision d'ensemble ?

But : les stratégies sectorielles présentent les approches permettant d'aborder les besoins d'action dans les domaines des transports et de l'urbanisation (en tenant compte du paysage). Elles constituent le lien entre le besoin d'action et les mesures.

Mise à jour : tous les quatre à huit ans

Contenus attendus/thématiques à traiter

Les stratégies sectorielles doivent par ailleurs être concrètes sur le plan territorial et aborder la situation spécifique de l'agglomération. Elles montrent en outre comment est assurée la coordination avec les mesures des planifications nationales et cantonales et avec celles des autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes. On ne s'attend pas à une stratégie sectorielle pour le paysage en tant que telle ; les aspects du paysage sont à intégrer dans les stratégies sectorielles transports et urbanisation.

La stratégie sectorielle transports porte au moins sur les thèmes suivants :

- Coordination globale des différents modes de transport et de développement d'offres multimodales et intermodales, mise en réseau des moyens et des modes de transport via les différents types d'interfaces multimodales ;
- Améliorations de l'offre et de la qualité concernant les TP, le TIM ainsi que les déplacements à pied et à vélo, y compris la suppression des lacunes des réseaux et compléments ;
- Gestion du trafic et de la mobilité ;
- Décarbonation des transports (p. ex. promotion des systèmes de propulsion renouvelables et de la mobilité douce) ;
- Meilleure intégration paysagère des infrastructures de transport (p. ex. réduction des effets de coupure), complément de ces dernières par des éléments d'infrastructure verte et bleue (qui ont poussé naturellement ou qui ont été aménagés de manière naturelle)⁴¹ en faveur de mesures respectueuses du paysage ;
- Amélioration de l'accessibilité des espaces ouverts (en particulier des espaces verts) dans les zones urbanisées et de la liaison entre l'agglomération et les espaces de détente de proximité (sans générer de trafic supplémentaire excessif) ;
- Dans les agglomérations où les nuisances dues au trafic économique⁴² sont significatives et celles où se trouvent des sites logistiques importants : organisation et gestion du trafic économique, mise en réseau des offres, desserte des sites logistiques, etc. ;
- Dans les agglomérations touristiques : trafic touristique, notamment en ce qui concerne la desserte, l'intégration et la valorisation des accès aux constructions et aux installations génératrices de trafic situées hors de la zone urbanisée, réduction du trafic dans les espaces naturels sensibles, etc.

Les quatre questions suivantes doivent au moins être traitées dans la stratégie sectorielle urbanisation :

- « Où » se situe le développement de l'urbanisation ? : localisation spatiale des grands développements urbains pertinents pour l'agglomération, des zones d'urbanisation vers l'intérieur prioritaires et des pôles de développement, coordination avec le réseau ou l'offre de transports existants et les éventuelles nouvelles infrastructures de transport ;

⁴¹ Les éléments verts contribuent à un réseau d'infrastructures de transport résilient, permettent d'aménager des zones d'habitation, de circulation et des espaces ouverts offrant une grande qualité de séjour, une biodiversité importante et un microclimat agréable (p. ex. réduction de la chaleur grâce à des couloirs d'air frais efficaces). Les éléments bleus favorisent, entre autres, une gestion des eaux pluviales (désimperméabilisation, principe de la ville éponge), ce qui contribue aux infiltrations, à arroser les espaces verts et à améliorer les conditions climatiques. Les éléments d'infrastructure verte et bleue favorisent ainsi l'adaptation climatique, l'amélioration de la qualité de vie et la résilience du système de transport.

⁴² Le transport lié à l'activité économique se subdivise comme suit : transport de marchandises, déplacements liés à une activité de service (avec ou sans marchandises) et transport professionnel de personnes (voir à ce sujet l'étude de base « transport lié à l'activité économique dans l'espace urbain », ARE, novembre 2021)

- Qu'est-ce qui est prévu ? (« Quoi ») : type et ampleur des grands développements, en particulier type d'utilisations ainsi que population et emplois futurs par grande zone de développement urbain ; amélioration de l'intégration paysagère des zones urbanisées et harmonisation du développement urbain avec la structure des espaces ouverts⁴³ ;
- « Quand » le développement de l'urbanisation sera-t-il mis en œuvre ? : aspect temporel avec des horizons de mise en œuvre prévus ;
- « Comment » le développement est-il planifié ? : instruments et approches des pouvoirs publics en matière de gestion de l'urbanisation ainsi que d'accompagnement et de soutien des développements territoriaux, en particulier lorsque ceux-ci relèvent du secteur privé (compétences, procédures, instruments de planification, instruments de marché, etc.).

⁴³ P. ex. valorisation écologique et mise en réseau des espaces ouverts entre eux et avec le paysage ouvert, indications pour compléter la structure urbaine avec des éléments d'infrastructure verte et bleue

2.3.6 Mesures et leur priorisation

Question centrale : au moyen de quelles mesures les stratégies sectorielles transports et urbanisation sont-elles mises en œuvre ? Pour quelles mesures de transport un cofinancement de la Confédération est-il sollicité ?

But : le module montre, d'une part, les mesures prévues pour la mise en œuvre concrète des stratégies sectorielles transports et urbanisation (en tenant compte du paysage)⁴⁴, et d'autre part, comment elles sont priorisées dans le temps. Ce module montre également comment les mesures de transport et d'urbanisation sont coordonnées avec les mesures des planifications nationales et cantonales et avec les mesures des autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes ayant trait aux transports.

Mise à jour : tous les quatre ans (obligatoire). Les mesures doivent être mises à jour pour chaque génération. Pour chaque génération, des priorités thématiques ou géographiques peuvent être fixées en fonction du besoin d'action.

⁴⁴ Des mesures paysagères autonomes ne sont pas prévues. Les agglomérations sont autorisées à présenter des mesures paysagères (volontaires) ; ces dernières ne seront toutefois plus prises en compte dans l'évaluation des effets d'un projet d'agglomération.

Contenus attendus/thématiques à traiter

- Mesures dans les domaines des transports et de l'urbanisation⁴⁵, avec des mesures qui peuvent être cofinancées dans le cadre du PTA et d'autres ne pouvant pas être cofinancées dans le cadre du PTA (cf. chap. 2.4) ; ces mesures tiennent compte, dans la mesure du possible, des aspects liés au paysage et aux espaces ouverts (y compris éventuels éléments « verts » et « bleus ») ;
- Portefeuille de mesures qui concernent à la fois l'offre et la demande et qui influencent la demande ainsi que le comportement de mobilité, par exemple pour limiter l'augmentation du trafic motorisé ou pour encourager le passage à des moyens de transport efficaces en termes de ressources⁴⁶ ;
- Priorisation (horizons A, B et C) des mesures, les mesures A et B dans les domaines des transports et de l'urbanisation devant obligatoirement être incluses⁴⁷ ;
- Explications sur le choix et la priorisation (y compris la déduction justifiée) des mesures ;
- Identification d'éventuelles mesures clés. Les mesures clés⁴⁸ sont celles qui sont essentielles pour l'efficacité du projet d'agglomération concerné ou qui sont considérées comme particulièrement efficaces en termes de coordination entre urbanisation et transports ;
- Aperçu des coûts des mesures pour chaque horizon et chaque catégorie de mesures (toutes les mesures : coûts indiqués hors TVA au moment du dépôt du projet d'agglomération).

⁴⁵ Art. 17c, al. 1, LUMin et art. 4, al. 1, OPTA

⁴⁶ Art. 4, al. 2, OPTA

⁴⁷ Art. 4, al. 2, OPTA

⁴⁸ Les mesures clés correspondent aux « mesures d'importance centrale » d'après l'art. 24a, al. 2, OUMin.

Les exigences en matière de contenu des mesures en vue d'un cofinancement sont expliquées en détail à la section 2.4.1 ci-dessous.

2.4 MESURES COFINANCÉES ET MESURES NON COFINANCÉES DANS LE CADRE DU PTA

Selon l'art. 4, al. 1, OPTA, un projet d'agglomération doit contenir des infrastructures de transports cofinancées et des mesures qui ne sont pas cofinancées. Les infrastructures de transports cofinancées se distinguent entre mesures individuelles et mesures modestes (cf. section 2.4.1). Les mesures qui ne sont pas cofinancées comprennent aussi bien des mesures de transport que des mesures d'urbanisation (cf. section 2.4.2)⁴⁹. Toutes les mesures doivent être documentées conformément aux prescriptions de la Confédération (cf. chap. 2.4.3).

⁴⁹ Art. 4, al. 1, let. a à c, OPTA

2.4.1 Mesures cofinancées

Les contributions fédérales versées aux projets d'agglomération ne sont accordées que pour des mesures d'infrastructure de transport « qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports dans les villes et les agglomérations » et lorsqu'un financement par d'autres moyens fédéraux est exclu⁵⁰. Les mesures sont à considérer comme une infrastructure au sens large et ne doivent pas se rapporter à l'exploitation. Cela signifie qu'elles sont réalisées par un investissement unique et que tous les utilisateurs peuvent y accéder de manière équitable et non discriminatoire. À ces conditions, le PTA peut donc également cofinancer des infrastructures informatiques ou le développement de logiciels, par exemple en lien avec la gestion du trafic ou le développement d'offres multimodales de mobilité⁵¹. De manière similaire, les éventuels éléments « verts et bleus » peuvent être cofinancés lorsqu'ils font partie intégrante d'une mesure d'infrastructure de transport et que l'impact de cette mesure sur le trafic peut être démontré. En outre, l'inclusion d'une mesure dans une planification intégrale des transports et la coordination avec les réseaux de transport d'ordre supérieur sont exigées comme conditions préalables au cofinancement d'une mesure dans le cadre du PTA.

⁵⁰ cf. aussi art. 17a, LUMin

⁵¹ Le cofinancement de solutions technologiques dans le cadre du PTA découle de l'art. 17a LUMin : les mesures à caractère d'investissement qui sont ouvertes à tous les usagers de la route dans le sens d'un système global des transports et qui correspondent aux objectifs du législateur (et qui servent en particulier à améliorer le trafic d'agglomération) sont cofinancées. L'exploitation est exclue du cofinancement.

Les **catégories de mesures** suivantes peuvent ainsi bénéficier de contributions fédérales :

- Capacité des routes (routes de contournement et de délestage des centres, augmentation de la capacité du réseau routier ou de carrefours existants, routes de desserte) ;
- Gestion du trafic (systèmes de guidage du trafic, adaptations des infrastructures pour une meilleure gestion des axes, infrastructures et systèmes de communication/monitoring, gestion du stationnement) ;
- Valorisation et sécurité de l'espace routier (concepts d'exploitation et d'aménagement) : aménagement multimodal et création/valorisation d'espaces publics de qualité, entre autres à l'aide d'éléments secondaires d'infrastructure de transport « verts et bleus » qui ont un effet sur le trafic ;
- Interfaces multimodales (pôles multimodaux et intermodaux, infrastructure et systèmes pour la mobilité partagée) ;
- Infrastructures de mobilité piétonne et cycliste (mobilité douce) ;
- Infrastructures de chemins de fer urbains et autres types de transports publics assurant une desserte capillaire⁵² (p. ex. installations à câbles⁵³ ; valorisation des arrêts de tram ;
- Bus/infrastructures de transports publics sur route pour le trafic local⁵⁴, par exemple adaptation des infrastructures pour l'extension de réseaux de bus, valorisation d'arrêts, électrification de l'infrastructure ou des véhicules, transition vers des véhicules à propulsion non fossile, y compris les coûts supplémentaires pour les véhicules et les stations de recharge correspondantes (concernant les critères de cofinancement, cf. annexe 3) ;
- Infrastructures publiques en faveur des carburants alternatifs dans le trafic privé, telles que les aires de stationnement pour la recharge dans l'espace public (appelées zones vertes ; cf. détails à l'annexe 3) ;

⁵² Pour la définition de « desserte capillaire », cf. art. 22 OCPF.

⁵³ Un cofinancement fédéral dans le cadre du PTA est possible, même si les installations à câble sont principalement utilisées à des fins touristiques, pour autant qu'elles constituent un élément important de la stratégie globale de transport et contribuent ainsi de manière déterminante à l'optimisation du système de transport et à la promotion d'un développement durable de l'urbanisation. Un double financement des installations à câbles avec fonction de desserte par des fonds fédéraux (FIF) est toujours exclu.

⁵⁴ D'après l'OFT, le trafic local comprend les offres de transports publics servant à assurer la desserte capillaire (cf. art. 22 OCPF) des localités ; la distance qui sépare les arrêts est courte. En général, les arrêts sont situés à moins de 1,5 km du prochain arrêt d'une ligne régionale.

- Transport lié à l'activité économique et logistique : infrastructures (plateformes logistiques utilisables et accessibles à d'autres utilisateurs – donc au public – notamment), incitations et réglementations d'accès pour les offres telles que « cargo-to-bike»⁵⁵;
- Mesures spécifiques relatives au trafic touristique, dans la mesure où ce dernier déclenche d'importants flux (p. ex. gestion des pics de demande, des flux et des places de stationnement, amélioration de la desserte d'une zone naturelle ou de loisirs par une offre TP spécifique et/ou des mesures MD).

⁵⁵ Seules les mesures d'infrastructure de transport peuvent être cofinancées dans le cadre du FORTA (comme pour les autres catégories de mesures).

Paquets de mesures modestes

Les « mesures modestes » sont des mesures pouvant être cofinancées⁵⁶, dont la mise en œuvre est plus simple, notamment en ce qui concerne la conclusion de l'accord sur les prestations et la convention de financement ainsi que pour le versement des contributions et pour le controlling⁵⁷. Des contributions fédérales sont prévues pour les catégories de mesures modestes suivantes :

- Mobilité piétonne et trafic cycliste (mobilité douce) ;
- Gestion du trafic ;
- Valorisation et sécurité de l'espace routier ;
- Valorisation des arrêts de tram et de bus ;
- Construction de nouveaux arrêts de tram ou de bus.

⁵⁶ Au sens de l'art. 21b OUMin.

⁵⁷ Les mesures modestes correspondent principalement aux mesures forfaitaires (type de mesure utilisé jusqu'à la cinquième génération des projets d'agglomération incluse), mais avec des conditions simplifiées (p. ex. : pas d'unités de prestation, décompte a posteriori).

Les coûts d'investissement pour chacune de ces mesures prises individuellement ne doivent pas dépasser 5 millions de francs (hors TVA)⁵⁸. Ces mesures doivent être regroupées en paquets. Pour plus de flexibilité lors du suivi et de la mise en œuvre, les mesures modestes peuvent ensuite être remplacées par des mesures de la même catégorie, à condition qu'elles soient cohérentes avec la conception évaluée auparavant par la Confédération dans le cadre de l'évaluation des projets d'agglomération (cf. section 3.5).

⁵⁸ Art. 21b, al. 1, OUMin et art. 4, al. 5, OPTA

2.4.2 Mesures ne pouvant pas bénéficier d'un cofinancement

Parmi les mesures de transport et d'urbanisation qui ne peuvent pas bénéficier d'un cofinancement dans le cadre du PTA, l'organisme responsable doit déterminer et indiquer si elles sont à prendre en compte dans l'évaluation du projet au titre de prestations assumées entièrement par l'agglomération (cf. section 3.6).

Cela s'applique en outre aux mesures d'infrastructure de transport pouvant être cofinancées, mais pour lesquelles le cofinancement n'a pas été demandé. Il s'agit typiquement de mesures dans le domaine de la gestion de la mobilité ou du stationnement, de mesures non infrastructurelles relatives à la sécurité du trafic ainsi que de services de mobilité. Les prestations assumées entièrement par l'agglomération peuvent également être le financement d'études stratégiques ou préliminaires⁵⁹ (p. ex. conceptions globales thématiques dans les domaines des transports et de l'urbanisation, concept de mobilité etc.). Les prestations que la Confédération estime positives sont mentionnées dans l'accord sur les prestations. Les prestations assumées entièrement par l'agglomération doivent être déclarées en tant que telles dans le projet d'agglomération et être décrites si possible au moyen des fiches de mesures (annexe 4).

⁵⁹ Leur mise en œuvre peut s'inscrire à différents niveaux (p. ex. cantons, agglomérations, communes). Dans l'idéal, la coordination est réalisée au niveau de l'organe responsable du PA.

Les catégories de mesures suivantes ne peuvent pas bénéficier de contributions fédérales dans le cadre du programme d'agglomération :

- Infrastructures de transport nationales (route et rail) ;
- Infrastructures pour le trafic régional⁶⁰ (train, bus, autre) ;

⁶⁰ On entend par « trafic régional » (par opposition au trafic de longue distance, au trafic local et au trafic purement touristique) le transport de voyageurs à l'intérieur d'une région, y compris le RER et la desserte de base de localités, ainsi que le transport de voyageurs entre une région et des régions voisines, même étrangères (p. ex. liaisons de bus permettant de rejoindre des vallées périphériques).»

- Contributions au matériel roulant (à l'exception des contributions au matériel roulant pour la desserte fine, si cela permet d'économiser des mesures d'infrastructure considérables, notamment pour les systèmes de propulsion alternatifs des bus [sans énergie fossile])⁶¹ ;
- Coûts d'exploitation, d'entretien et de maintenance des infrastructures de transport ;
- Coûts d'exploitation des transports publics ;
- Coûts de mise en œuvre de la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés⁶² (LHand) ;
- Coûts liés à la gestion de la mobilité ou à d'autres mesures axées sur les comportements (offres de conseil, etc.) ;
- Infrastructures privées d'approvisionnement en énergie (p. ex. installations à l'interface directe avec le véhicule privé, telles que les stations de recharge électrique ou de réapprovisionnement en hydrogène) ;
- Transport lié à l'activité économique et logistique, lorsque des contributions d'investissement destinées à des installations du trafic combiné et à des voies de raccordement pour le trafic de marchandises ou des contributions d'exploitation au transport de fret par rail sont possibles selon la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM)⁶³ ;
- Frais des études liées à l'élaboration du projet d'agglomération ;
- Coûts liés à des prestations de tiers dans le cadre de mesures cofinancées ;
- Infrastructures purement touristiques (p. ex. réseau d'itinéraires pour VTT) ;
- Intégration ou amélioration des espaces verts et ouverts comme éléments d'une infrastructure de transport existante, sans que des modifications ne soient apportées à l'infrastructure de transport resp. sans qu'il n'y ait d'effet sur le trafic ;
- Mesures d'urbanisation (cf. explications ci-dessous).

⁶¹ Art. 17a, al. 2bis, LUMin (pour plus de détails, cf. annexe 3).

⁶² RS 151.3

⁶³ RS 742.41

Mesures d'urbanisation

Les mesures d'urbanisation ne peuvent pas être cofinancées dans le cadre du PTA, mais sont un élément essentiel d'un projet d'agglomération. Les mesures d'urbanisation sont des mesures qui soutiennent le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et qui sont alignées sur les objectifs de la LAT ainsi que sur les objectifs généraux de la politique des agglomérations de la Confédération. Elles garantissent que l'urbanisation se développe de manière dense aux endroits bien desservis et contribuent ainsi à l'efficacité du système de transport. Les mesures d'urbanisation répondent aux quatre questions : où, quand, quoi et comment ? (cf. section 2.3.5). Les mesures servent à concrétiser la stratégie sectorielle d'urbanisation et à la coordination avec les infrastructures de transports existantes et futures.

Dans ce contexte, elles permettent aussi de concrétiser les instruments existants de l'aménagement du territoire dans l'espace, dans le temps et/ou sur le fond et à mettre en œuvre les prescriptions du plan directeur cantonal et d'autres instruments d'aménagement déterminants. Les organismes responsables doivent fournir des informations plausibles sur la concrétisation des développements urbains et les densifications prévues à travers les mesures d'urbanisation ainsi que sur les mesures de valorisation des espaces ouverts qui pourraient également intégrer des éléments verts et bleus.

Il n'est pas nécessaire de proposer des mesures d'urbanisation pour l'ensemble du territoire. Une priorisation spatiale sur un ou plusieurs espaces focaux est possible, mais doit toutefois être justifiée tout en assurant une bonne coordination avec le besoin d'action et les stratégies sectorielles.

Les mesures suivantes peuvent être des mesures d'urbanisation d'un projet d'agglomération (liste non exhaustive comprenant des mesures de planification et de construction) :

- Intégration des mesures dans les instruments de planification pour garantir la qualité du développement, p. ex. élaboration/révision d'un plan d'affectation partiel/d'un plan de quartier ou lancement d'un processus de développement avec des études-test ;

- Mise à disposition de moyens financiers et/ou de ressources pour la commune et/ou la région afin de promouvoir le développement à l'intérieur du milieu bâti, en coordination avec les acteurs privés, par exemple pour la mise en place d'un réseau de développement à l'intérieur du milieu bâti ;
- Autres activités de régulation du secteur public : Instruments de coordination et de gestion de la zone urbanisée et des zones à bâtir, afin de promouvoir le développement vers l'intérieur du milieu bâti ainsi que la densification et d'orienter les activités des acteurs privés, par exemple définition des densités minimales et des instruments d'économie de marché (prélèvement de la plus-value, contrats d'aménagement, etc.) ;
- Définition, détermination et étapes de mise en œuvre dans le temps de pôles de développement territoriaux (pôles de développement et autres « espaces focaux ») où le développement de l'urbanisation vers l'intérieur est concentré, en coordination avec les développements des transports (p. ex. dans le contexte des interfaces multimodales) ;
- D'autres projets de développement importants, y compris leurs étapes de réalisation (planification et mise en œuvre) ;
- Renforcement et valorisation des aspects paysagers et intégration d'espaces verts et ouverts ;

Les mesures d'urbanisation, en particulier de planification ou de conception, peuvent être qualifiées de tâches permanentes lorsqu'il est clairement prévisible qu'elles s'étendront sur plusieurs horizons. Seules les tâches permanentes attribuées à un horizon spécifique sont acceptées dans l'accord sur les prestations.

Pour *toutes* les mesures d'urbanisation, y compris les tâches permanentes, des étapes de développement claires doivent être indiquées avec les compétences, les procédures, les délais, les étapes de développement ainsi que les horizons de mise en œuvre A, B et, si nécessaire, C. Il convient de distinguer les mesures qui relèvent de la responsabilité des pouvoirs publics et celles qui dépendent de tiers. Pour ces dernières, les organismes responsables doivent décrire de quelle manière le secteur public est impliqué dans le processus de développement et comment il participe, ou comment il peut gérer le développement de l'urbanisation. Cela peut être fait au niveau du canton, de l'agglomération ou de la commune. Le simple renvoi aux processus de mise en œuvre dans le cadre des instruments habituels d'aménagement du territoire (plan d'affectation, etc.) ne constitue pas une mesure en soi du projet d'agglomération.

Une mesure d'urbanisation est considérée comme réalisée de façon différenciée, selon le type de mesure : lors du lancement de la mesure quand il s'agit, par exemple, de l'élaboration d'instruments de planification ou d'un programme de promotion ; lors du premier coup de pioche pour d'autres types de mesures, comme le développement de sites.

2.4.3 Documentation des mesures

Les mesures du projet d'agglomération sont à documenter selon les modèles fournis en annexe (cf. annexe 4). Pour certaines catégories de mesures sont requises par ailleurs des informations factuelles (cf. annexe 5).

Paquets de mesures

Lorsque cela est possible et judicieux, l'organisme responsable peut regrouper en paquets de mesures d'autres mesures que les mesures modestes, pour autant qu'elles soient dans le même horizon, A ou B (cf. section 3.5). La Confédération se réserve le droit de diviser ces paquets si elle considère qu'ils ne sont pas judicieux.

La proximité géographique ne justifie pas à elle seule la constitution d'un paquet de mesures. La constitution d'un paquet semble judicieuse dans les cas suivants (sous réserve de l'examen au cas par cas) :

- Mesures de catégorie identique entretenant des relations fonctionnelles étroites les unes avec les autres, par exemple toutes les mesures d'infrastructure de transport qui appartiennent à la même interface multimodale ;
- Ensemble cohérent de mesures d'accompagnement liées à des mesures importantes du projet d'agglomération ou à des planifications nationales ou cantonales.

Priorisation des mesures

Il incombe à l'organisme responsable de proposer une priorisation cohérente pour les mesures de son projet⁶⁵. Pour ce faire, il est recommandé de s'inspirer de la méthodologie d'évaluation des mesures de la Confédération (voir section 3.5). La Confédération examine la priorisation proposée par l'organisme responsable et l'adapte si nécessaire⁶⁶.

Les mesures sont réparties dans trois listes selon le degré de priorité retenus (A, B et C). Les mesures A de la génération actuelle doivent être prêtes à être réalisées (début de mise en œuvre⁶⁷) dans les quatre ans qui suivent l'adoption de l'arrêté fédéral correspondant (cf. section 3.5). Les mesures B doivent quant à elles être réalisables dans les quatre ans qui suivent l'adoption de l'arrêté fédéral de la génération suivante (le début de mise en œuvre fait foi). Les mesures A et B font partie de l'analyse coût-utilité et déterminent ainsi le taux de contribution. Les mesures C seront en général prêtes à être financées et réalisées au plus tôt deux générations plus tard.

Coûts des mesures

Les coûts des mesures imputables indiqués dans le projet d'agglomération sont déterminants pour le calcul de la contribution fédérale maximale. Les contributions fédérales qui en découlent correspondent à un plafond et peuvent uniquement être adaptées pour prendre en compte le renchérissement et la TVA applicable aux mesures individuelles. L'organisme responsable a donc tout intérêt à faire avancer suffisamment les planifications liées aux principales mesures pour que les informations relatives aux coûts dans le projet d'agglomération soient aussi fiables que possible. En vertu de l'arrêté fédéral relatif au PTA et selon les accords sur les prestations ratifiées, les indications de coûts considérées pour la suite du processus sont basées sur l'état des prix au moment du dépôt du projet d'agglomération (la date de dépôt du projet d'agglomération équivaut à la date de la demande de subvention).

Les coûts imputables pour le calcul des contributions fédérales sont indiqués à l'art. 21 OUMin. Sont également imputables les frais relatifs aux mesures de protection de l'environnement, du climat et du paysage ainsi qu'aux mesures de protection contre les forces de la nature⁶⁸. Il en va de même pour les éléments d'infrastructure verts et/ou bleus⁶⁹, qui servent notamment aussi à l'adaptation au climat⁷⁰, dans la mesure où :

- Ils font partie intégrante de la mesure d'infrastructure de transport cofinancable dans le cadre du PTA ;
- Il s'agit d'éléments secondaires de cette mesure d'infrastructure de transport ;
- L'effet sur le trafic des mesures d'infrastructure de transport est démontré et garanti dans le projet d'agglomération.

Si de tels éléments sont inclus dans une mesure d'infrastructure de transport, les parts de coûts correspondantes doivent être indiquées séparément (cf. annexe 4).

⁶⁵ Art. 3, let. a et b, et art. 7, let. c, OPTA

⁶⁶ Art. 13, al. 2, OPTA

⁶⁷ En ce qui concerne la mise en œuvre, c'est la signature de la convention de financement dans les délais qui est déterminante pour les mesures des projets d'agglomération de première et de deuxième génération. À partir de la troisième génération, c'est le début des travaux qui est déterminant (premier coup de pioche pour les projets d'infrastructure ou, par ex., conclusion du contrat d'achat de matériel roulant).

⁶⁸ Art. 21, al. 1, let. d, OUMin

⁶⁹ Ces éléments ne se limitent pas à des mesures de compensation et de remplacement, dont l'application est d'ores et déjà encadrée par la législation en vigueur et soutenue par d'autres instruments financiers (p. ex. selon la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage). Il s'agit plutôt des éléments verts et/ou bleus supplémentaires qui devraient être mis en œuvre dans le cadre de mesures d'infrastructure de transport. Ceux-ci peuvent découler de l'obligation de compensation écologique (selon l'art. 18b, al. 2, LPN), mais ne peuvent pas être financés par d'autres subventions fédérales.

⁷⁰ L'accent est mis sur l'adaptation aux effets du réchauffement climatique (par exemple en réduisant les îlots de chaleur par la végétalisation et la désimperméabilisation).

3 Procédure d'examen

3.1 VUE D'ENSEMBLE ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

L'évaluation des projets d'agglomération par la Confédération repose sur les **principes** suivants :

- Procédure d'examen technique par la Confédération (équipe d'examen) et par des experts indépendants (« seconde opinion ») ;
- Implication des organismes responsables dans le cadre d'un échange de questions-réponses et d'un entretien technique ;
- Procédure d'examen basée sur les faits, d'ordre essentiellement qualitatif ;
- Procédure d'examen itérative basée sur des comparaisons transversales entre les projets et sur une consolidation progressive des résultats.

L'ARE dirige l'examen des projets d'agglomération, alors que l'OFROU, l'OFT et l'OFEV y participent au niveau technique⁷¹. Les spécialistes externes à la Confédération accompagnent le processus de manière critique et apportent un deuxième avis indépendant du point de vue technique.

⁷¹ Art. 10 OPTA

Les éléments suivants sont également **pris en compte** dans l'évaluation :

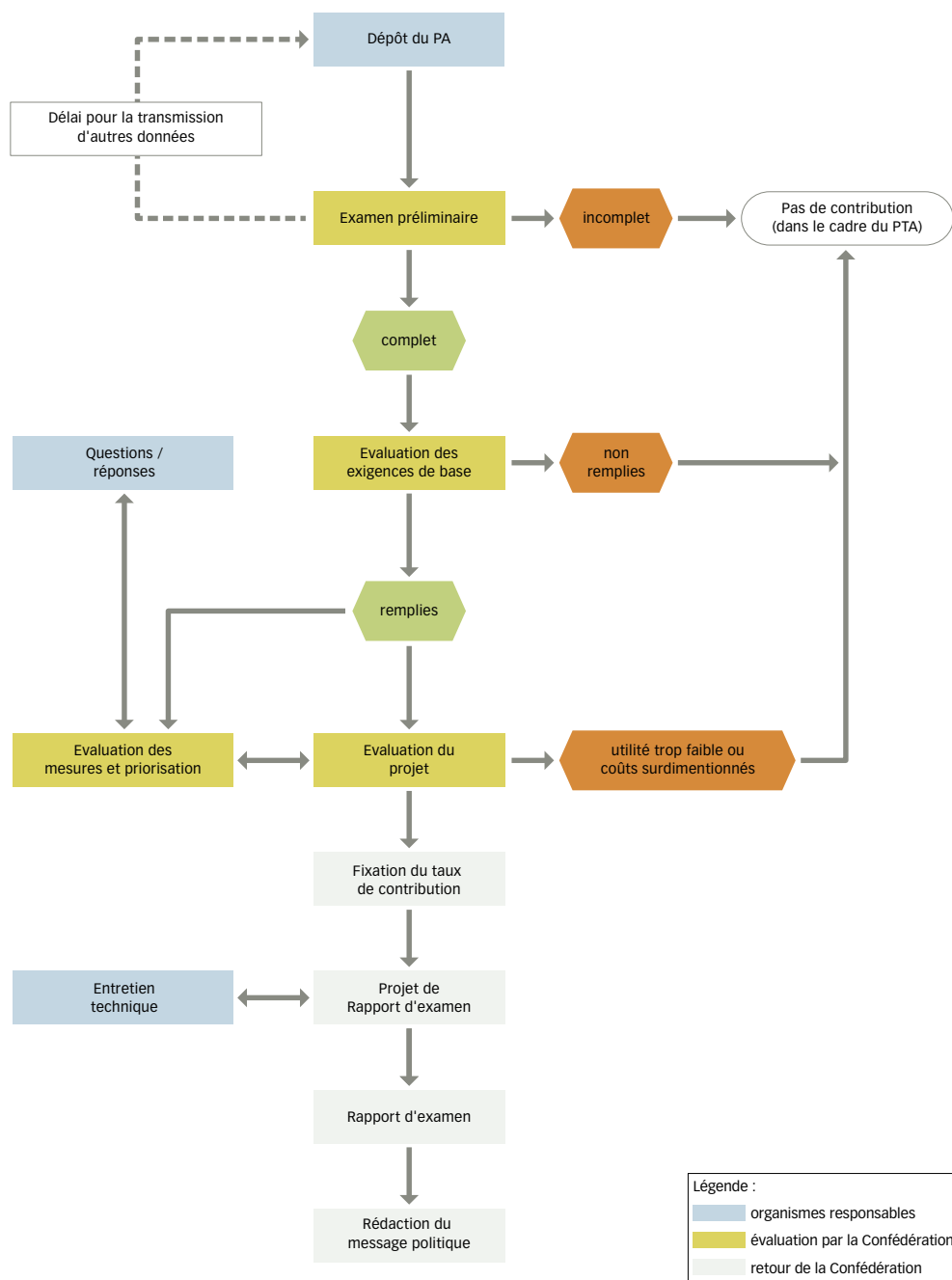
- État de la mise en œuvre des mesures convenues dans l'avant-dernière génération de projets d'agglomération ;
- Défis spécifiques, par exemple liés aux agglomérations de différentes tailles, aux agglomérations transcantonales et transfrontalière ou aux agglomérations touristiques, etc.

La **procédure d'examen** se décompose comme suit⁷² :

⁷² Cf. aussi art. 10 à 14 OPTA

1. Examen préliminaire : pour commencer, le projet d'agglomération déposé est examiné sous l'angle des exigences formelles (sections 2.1, 2.2 et annexe 6). Si ces exigences ne sont pas remplies, l'organisme responsable dispose d'un délai non extensible de 21 jours pour livrer les informations manquantes.
2. Exigences de base : si les exigences formelles sont remplies, la Confédération examine les exigences de base (section 3.3) au cours d'une deuxième étape. Si malgré l'échange de questions-réponses un projet d'agglomération ne remplit pas une ou plusieurs exigences de base au point qu'une évaluation appropriée n'est pas possible, l'examen du projet d'agglomération ne peut être poursuivi, même si la Confédération a accepté le projet pour une génération antérieure. Il n'est accordé aucun délai pour corriger le projet. L'organisme responsable est alors informé des exigences qui n'ont pas été remplies.
3. Évaluation des mesures : cette troisième étape consiste à évaluer les mesures et à examiner la priorisation proposée par les organismes responsables (cf. section 3.5).
4. Évaluation du projet : il s'agit ensuite d'évaluer l'impact du projet d'agglomération en quatre étapes (cf. section 3.6).
5. Détermination du taux de contribution : Le taux de contribution est déterminé sur la base du projet d'agglomération au moyen du rapport coût-utilité du PA.
6. Rapport d'examen : les résultats de l'examen sont expliqués pour chaque PA dans un rapport d'examen ; la (re)priorisation des mesures par la Confédération est justifiée, et l'évaluation des mesures et du programme est présentée.
7. Message : le Conseil fédéral propose au Parlement d'allouer les ressources financières nécessaires au cofinancement des mesures prévues dans les rapports d'examen.

Figure 5 : Vue d'ensemble de la procédure d'examen



Implication des organismes responsables dans la procédure d'examen

Durant la procédure d'examen, les organismes responsables ont deux occasions d'échanger avec la Confédération :

- Au début de la procédure d'examen interne à la Confédération, un premier **échange de questions-réponses** peut avoir lieu entre l'ARE et un organisme responsable afin de permettre à l'équipe d'examen de mieux comprendre le projet d'agglomération, d'éviter les éventuels malentendus et de régler les questions en suspens. Ces échanges peuvent être réalisés par écrit et/ou lors d'une réunion.

- Un entretien dit **technique** est conduit dans le but de discuter des résultats provisoires de l'examen de la Confédération à l'aide d'un projet de rapport d'examen. Cette rencontre doit garantir que tous les arguments pertinents ont été intégrés à l'examen et que le projet d'agglomération garde sa cohérence malgré une éventuelle modification des priorités par la Confédération. Les demandes formulées à cette occasion par les organismes responsables sont examinées et les résultats de l'examen sont adaptés dans les cas justifiés.

3.2 EXAMEN PRÉLIMINAIRE

L'examen préliminaire porte sur les aspects suivants (cf. annexe 6 pour des indications détaillées)⁷³ :

⁷³ Cf. aussi art. 1, 8 et 11 OPTA

- Le projet d'agglomération est composé au minimum des parties suivantes : une partie principale, une partie relative aux mesures et des tableaux de mise en œuvre, si des mesures ont été convenues lors d'une génération antérieure.
- La partie principale est composée au minimum des six modules obligatoires (section 2.3), mais tous les modules ne doivent pas être nouvellement élaborés. La partie relative aux mesures contient une fiche pour chaque mesure ou paquet de mesures A et B dans les domaines des transports et de l'urbanisation de la génération concernée.
- La partie consacrée aux mesures contient le tableau d'information sectorielle (selon les prescriptions de l'ARE, cf. annexe 5), qui répertorie toutes les mesures A et B de la génération actuelle ainsi que les mesures des planifications nationales, cantonales et autres planifications pertinentes en Suisse et dans les pays limitrophes.
- Avant d'être déposé auprès de la Confédération, le projet d'agglomération a été validé par l'autorité cantonale compétente (qui est généralement le conseil d'État).

Un délai non extensible de 21 jours est accordé aux organismes responsables pour répondre aux questions et, le cas échéant, fournir des documents et des informations supplémentaires.

3.3 EXIGENCES DE BASE

Un projet d'agglomération doit répondre à certaines exigences de base qui contribuent à ce que :

- la Confédération puisse fonder l'examen sur des bases comparables et garantir un traitement aussi compréhensible et équivalent que possible de tous les projets d'agglomération ;
- les mesures soient mises en œuvre dans les délais (les projets d'agglomération sont élaborés en incluant tous les acteurs concernés et ils bénéficient d'un large soutien politique).

Il existe donc **quatre exigences de base**, qui sont précisées dans l'annexe 7 :

- EB1 : organisme responsable et participation
- EB2 : exhaustivité et fil conducteur
- EB3 : déduction de mesures prioritaires
- EB4 : mise en œuvre et controlling

Ces quatre exigences doivent toutes être respectées afin que la Confédération poursuive l'examen du projet d'agglomération déposé⁷⁴. La manière d'y répondre et le niveau de détail peuvent toutefois être adaptés aux problématiques particulières et à la taille de chaque agglomération.

⁷⁴ Art. 7 OPTA

3.4 CRITÈRES D'EFFICACITÉ

Si un projet d'agglomération remplit les exigences formelles de l'examen préliminaire et les exigences de base, son efficacité fait l'objet d'une évaluation détaillée. L'efficacité globale d'un projet d'agglomération est jugée comme suit, sur la base des objectifs définis à l'art. 17d, al. 2, LUMin :

- Amélioration de la qualité du système de transport ;
- Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ;
- Accroissement de la sécurité du trafic;
- Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources.

Quatre critères d'efficacité sont dérivés des objectifs. L'évaluation est réalisée sur le plan qualitatif (cf. annexe 8). Afin d'obtenir une évaluation compréhensible, chaque critère d'efficacité est réparti en sous-critères portant sur les diverses thématiques spécifiques. L'évaluation est réalisée sur la base de ces sous-critères, à chaque fois pour le critère d'efficacité en question dans son ensemble. En d'autres termes, les sous-critères ne sont pas notés séparément. Chaque critère d'efficacité (CE) est noté sur une échelle allant de 0 à 3 points.

0 point :	pas d'effet
1 point :	efficacité faible
2 points :	efficacité moyenne
3 points :	efficacité élevée

L'attribution des points respectifs est justifiée pour chaque critère d'efficacité (cf. section 3.6).

Les questions principales concernant les sous-critères et les précisions figurent à l'annexe 8.

Tableau 1 : Aperçu des critères d'efficacité avec sous-critères

CE1 : Améliorer la qualité du système de transport	
1.1	Amélioration du système global de transport
1.2	Amélioration de l'intermodalité et gestion active de la demande de mobilité
1.3	Amélioration du système des transports publics
1.4	Amélioration du réseau routier et gestion du trafic
1.5	Amélioration de la mobilité douce
CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	
2.1	Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti
2.2	Mise en valeur de l'espace routier et des espaces ouverts dans la zone urbanisée
CE3 : Accroître la sécurité du trafic	
3.1	Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	
4.1	Réduction des émissions de polluants atmosphériques, des gaz à effet de serre et des nuisances sonores
4.2	Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces naturels et ouverts

Les quatre critères d'efficacité sont utilisés aussi bien pour évaluer l'utilité d'un projet d'agglomération dans son ensemble que pour évaluer les différentes mesures d'infrastructure de transport. L'utilité d'un projet d'agglomération est déterminée en comparant deux états futurs : l'état de référence, sans projet d'agglomération, et l'état avec le projet d'agglomération.

3.5 ÉVALUATION DES MESURES

Avant d'évaluer le projet d'agglomération du point de vue de son efficacité, la Confédération doit déterminer si les mesures proposées peuvent être cofinancées et si les priorités définies par l'organisme responsable sont vraisemblables⁷⁵.

L'évaluation des mesures individuelles dans le domaine des transports (cf. section 5.3.1) se distingue de l'évaluation des mesures modestes dans le domaine des transports (cf. section 3.5.2) et des mesures relatives à l'urbanisation (cf. section 3.5.3).

3.5.1 Mesures d'infrastructure de transport – mesures individuelles

Le but de l'évaluation des mesures d'infrastructure de transport (mesures individuelles) est de vérifier l'ordre de priorité proposé par l'organisme responsable pour les horizons A et B, et de l'adapter si nécessaire. Cette évaluation se fonde sur cinq critères⁷⁶:

1. Caractère cofinancable de la mesure ;
2. Cohérence de la mesure ;
3. État de la planification ;
4. Rapport coût-utilité ;
5. État « prêt à être réalisé et financé ».

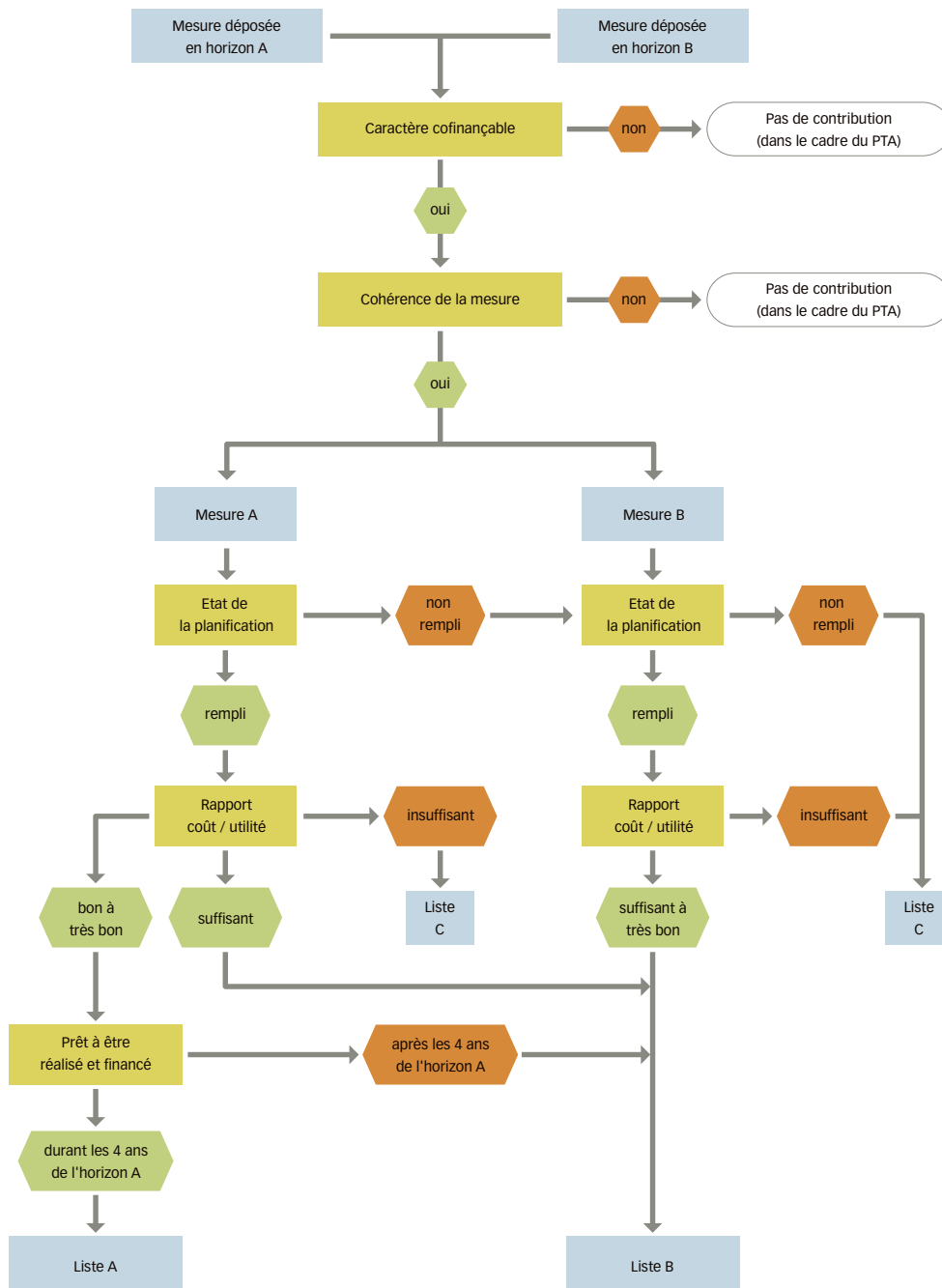
Seules les mesures du projet d'agglomération, qui sont cohérentes et qui peuvent être cofinancées, sont évaluées selon la méthodologie suivante et obtiennent une priorité A, B ou C :

- Les mesures d'infrastructure de transport de la liste A doivent obtenir une évaluation positive pour les cinq critères (cf. figure 7).
- Les mesures d'infrastructure de transport de la liste B peuvent être cofinancées et sont cohérentes. Leur état de planification est suffisamment avancé, leur rapport coût-utilité est (seulement) suffisant ou le critère « prêt à être réalisé et financé » ne répond pas encore aux exigences définies pour les mesures de la liste A.
- Les mesures d'infrastructure de transport de la liste C peuvent en principe être cofinancées et sont cohérentes, leur état de planification ne répond toutefois pas encore aux exigences définies pour les listes A et B, ou leur rapport coût-utilité demeure insuffisant⁷⁷.

⁷⁶ Art. 4, al. 3, et art. 13, al. 3, OPTA

⁷⁷ En vertu de cette logique, les mesures C dont la priorité a été modifiée par la Confédération sont globalement cohérentes avec le projet d'agglomération et correspondent donc à un certain besoin d'action. Les mesures dont la cohérence avec le projet d'agglomération est absente ou insuffisante (p. ex. le besoin d'action n'est pas reconnu) ne se voient pas attribuer de priorité par la Confédération.

Figure 6 : Déroulement et critères de l'évaluation des mesures (mesures individuelles)



Critère 1 : Caractère cofinançable de la mesure

Examen sur la base des conditions-cadres décrites à la section 2.4.

Critère 2 : Cohérence de la mesure

La Confédération ne participe qu'à des mesures qui sont cohérentes à la fois du point de vue de leur contenu et sur le plan temporel (voir aussi les sections 2.1 et 2.2).

Le contenu est considéré comme cohérent si les conditions suivantes sont remplies :

- La mesure correspond aux objectifs généraux du PTA : elle favorise la coordination entre transports et urbanisation (en tenant compte du paysage) et permet un développement efficace et durable du système global de transport.
- La mesure est cohérente avec la vision d'ensemble, le besoin d'action et les stratégies sectorielles transport et urbanisation.

La mesure est considérée comme cohérente sur le plan temporel si les conditions suivantes sont remplies :

- La mesure s'intègre de manière cohérente aux projets d'agglomération des générations antérieures. Les éventuelles remarques de la Confédération issues de rapports d'examen antérieurs sont prises en compte.
- La priorité de la mesure correspond au besoin d'action actualisé et prend en considération l'avancée de la mise en œuvre des mesures des générations antérieures, qui sont fixées dans un accord sur les prestations correspondant.
- La priorité de la mesure tient compte du calendrier des mesures d'urbanisation qui lui sont liées (p. ex. assurer à temps la desserte d'une zone de développement, mais en la coordonnant avec la dynamique d'investissement).
- La priorité de la mesure est cohérente avec les planifications fédérales, les planifications cantonales, les autres planifications pertinentes et les autres mesures du projet d'agglomération.

Critère 3 : État de la planification

Ce critère permet d'évaluer l'état d'avancement du processus de planification. Au moment du dépôt du projet d'agglomération, toutes les mesures entrant en considération pour la liste A et B doivent présenter un état de planification basé sur les coûts (cf. annexe 2 pour plus de détails) :

- Les mesures individuelles dont le coût d'investissement est inférieur à 10 millions de francs (hors TVA) doivent avoir atteint l'état de planification 1. Pour les mesures à l'horizon A, une étude préliminaire et une étude de faisabilité doivent être disponibles, ainsi qu'une estimation des coûts à +/-50%. Il est conseillé de rédiger un avant-projet pour garantir le respect des délais. Pour les mesures B, une orientation sur le projet ainsi que l'état de la planification sont avant tout nécessaires.
- Les mesures dont le coût d'investissement dépasse 10 millions de francs doivent en outre avoir atteint l'état de planification 2. Outre des analyses techniques plus approfondies, ceci implique notamment la nécessité d'une estimation des coûts +/-30% pour l'horizon A (+/-50% pour l'horizon B). Pour les mesures de l'horizon A, il est recommandé d'élaborer un avant-projet.
- Enfin, les mesures de grande envergure de priorité A dont les coûts d'investissement dépassent 50 millions de francs (hors TVA) doivent également présenter un avant-projet selon la norme SIA 103 (ou une base de planification étrangère avec un niveau de détail comparable)⁷⁹ pour être prises en compte dans la liste A. Pour la liste B, un projet doit disposer d'une étude préliminaire avec une estimation des coûts +/-30%.
- Pour les mesures modestes de la liste A, seules les mesures partielles ainsi que les informations selon l'annexe 4 doivent être présentées (cf. aussi section 3.5.2).

⁷⁸ SIA 103 2020, 2e édition révisée, Règlement concernant les prestations et honoraires des ingénieurs civils

Critère 4 : rapport coût-utilité

Le rapport coût-utilité d'une mesure résulte d'une part de l'utilité (mesurée en points d'efficacité) et d'autre part des coûts (mesurés selon la catégorie de coûts)⁷⁹.

⁷⁹ Il ne s'agit pas d'une analyse coûts-utilité au sens strict, mais d'une analyse coûts-efficacité, axée sur une comparaison entre l'utilité / l'efficacité et les coûts.

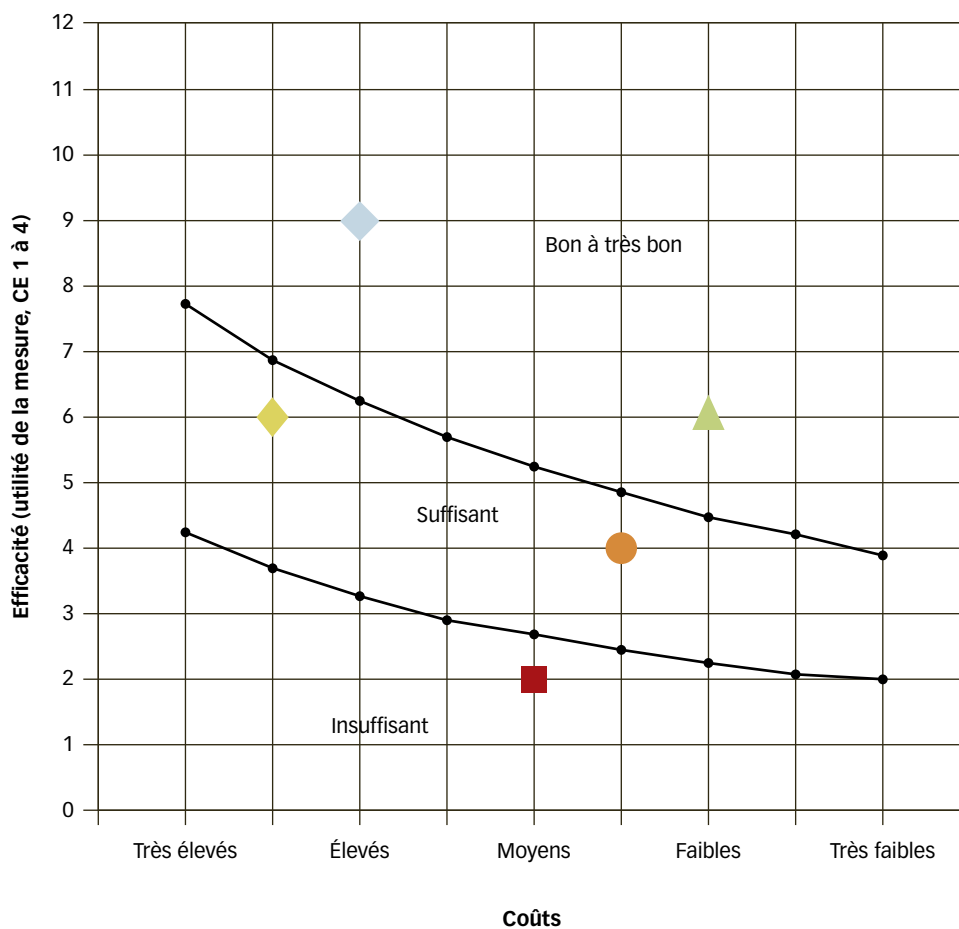
L'**utilité** d'une mesure est évaluée de manière qualitative à l'aide des quatre critères d'efficacité (cf. section 3.4).

Les mesures sont attribuées aux **catégories de coûts** en tenant compte notamment de la taille de l'agglomération. Ces catégories de coûts sont déterminées pour chaque taille d'agglomération en se fondant sur toutes les mesures soumises de la génération actuelle dans les agglomérations de la même catégorie de taille (petite, moyenne, grande). C'est la raison pour laquelle les diverses catégories de coûts ne peuvent être fixées de manière définitive que dans le cadre de la procédure d'examen⁸⁰.

La figure ci-après montre à titre d'exemple comment le rapport coût-utilité d'une mesure dépend de son efficacité et de ses coûts.

⁸⁰ Le rapport explicatif de chaque génération présente les catégories de coûts utilisées pour les projets en fonction de la taille de l'agglomération concernée.

Figure 7 : Évaluation du rapport coût-utilité (exemple)



Evaluations quantitatives supplémentaires

Pour une attribution claire des priorités, il convient de procéder à une évaluation supplémentaire sur la base de critères quantitatifs pour les catégories de mesures suivantes, en se concentrant surtout sur l'utilité (voir annexe 5) :

- Tram/chemins de fer urbains
- Routes de contournement et de délestage des centres
- Valorisation/sécurité de l'espace routier

Le détail de ces évaluations quantitatives est présenté dans le rapport explicatif relatif à chaque génération.

Mesures-clés

Les mesures-clés très coûteuses, qui sont essentielles pour l'efficacité du projet d'agglomération concerné ou qui sont considérées comme particulièrement efficaces en termes de coordination entre l'urbanisation et les transports, peuvent être cofinancées dans le cadre du PTA si leur utilité est avérée, même si leur rapport coût-utilité est insuffisant.

Critère 5 : État « prêt à être réalisé et financé »

En complément à l'état de la planification (critère 3), il convient d'évaluer si la mesure est prête à être réalisée et financée à l'horizon A ou éventuellement B (pour plus de détails, cf. aussi annexe 9). La mise en œuvre des mesures de la liste A doit démarrer dans les délais fixés à l'art. 18 OPTA, faute de quoi l'organisme responsable perd le droit aux contributions fédérales.

Un projet est qualifié de prêt à être réalisé lorsque les procédures de planification, d'étude du projet et d'autorisation sont terminées ou le seront à l'horizon A. L'état « prêt à être financé » est atteint lorsque le financement résiduel des investissements nécessaires aux projets prévus est assuré, qu'un plan de financement a été établi et qu'il est prouvé que la mesure est soutenable financièrement à long terme. Si la Confédération estime qu'une mesure n'a pas encore atteint l'état « prêt à être réalisé et financé » d'une mesure A, elle l'attribue à la liste B.

3.5.2 Mesures d'infrastructure de transport – Mesures modestes

L'évaluation des mesures modestes⁸¹ (cf. section 2.3) suit une autre logique que celle des mesures individuelles. Outre l'évaluation de l'effet du paquet de mesures sur le projet d'agglomération, ces mesures doivent aussi systématiquement être intégrées à la planification globale des transports du projet d'agglomération⁸². Par intégration systématique, on entend une conception globale cohérente⁸³ du point de vue de l'espace et du contenu, évaluée sur la base des critères présentés dans le tableau ci-dessous.

⁸¹ Art. 21b, OUMin

⁸² Art. 14, al. 4, let. b, OPTA

⁸³ Au niveau d'un paquet, d'une stratégie sectorielle et/ou d'un projet d'agglomération.

Tableau 2 : Critères d'évaluation des mesures modestes (cf. annexe 8)

Type de mesure modeste	Critères d'efficacité
Mobilité piétonne et trafic cycliste (mobilité douce)	CE 1.5, CE 3.1
Gestion du trafic	CE 1.4, CE 3.1
Valorisation et sécurité de l'espace routier	CE 1.3, CE 1.4, CE 1.5, CE 2.2, CE 3.1
Valorisation des arrêts de tram et de bus	CE 1.3, CE 3.1
Construction d'arrêts de tram ou de bus	CE 1.3, CE 2.1, CE 3.1

3.5.3 Mesures d'urbanisation

La Confédération évalue les mesures d'urbanisation différemment des mesures d'infrastructure de transport. En effet, elles font l'objet d'une évaluation sommaire afin de déterminer l'efficacité globale du projet d'agglomération et d'estimer le degré de coordination entre les transports et l'urbanisation (cf. section 3.6). Les organismes responsables doivent donc coordonner la priorisation des mesures d'urbanisation avec les mesures de transport, que celles-ci puissent être cofinancées ou non. La Confédération ne modifie généralement pas la priorisation des mesures d'urbanisation. Elle est néanmoins susceptible de le faire ponctuellement si les mesures d'urbanisation ne sont pas cohérentes avec les mesures de transport ou si les capacités de transport nécessaires pour le développement de l'urbanisation ne sont pas garanties.

3.6 ÉVALUATION DU PROJET

L'évaluation d'un projet d'agglomération⁸⁴ met l'utilité de celui-ci en regard de ses coûts. Les coûts sont déterminés en tenant compte de la taille de l'agglomération. Les diverses catégories de coûts ne sont fixées de manière définitive que dans le cadre de la procédure d'examen, en fonction des coûts engendrés par toutes les mesures et les moyens fédéraux disponibles par génération⁸⁵.

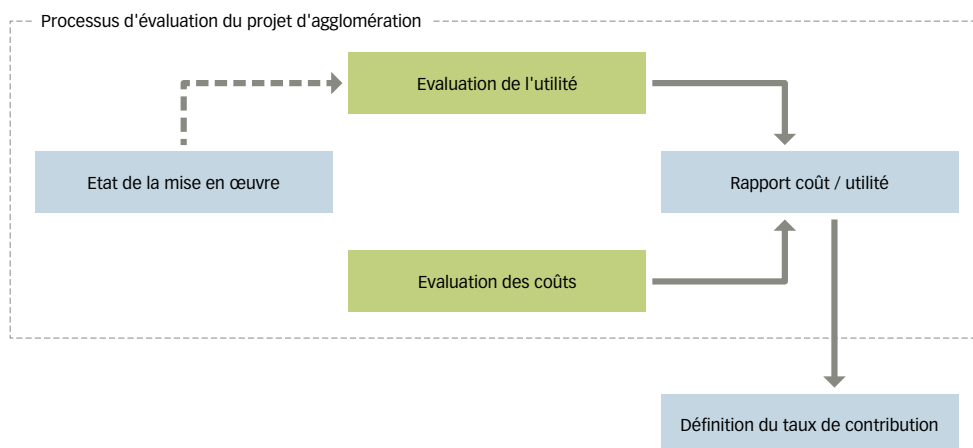
Le rapport coût-utilité d'un projet d'agglomération est déterminant au moment de fixer le taux de contribution : il influence donc directement le montant des contributions fédérales versées pour les mesures cofinancées du projet concerné⁸⁶. Le taux de contribution de la Confédération est compris entre 30 % et 50 %.

L'évaluation du projet s'effectue en trois étapes :

1. Évaluation de l'utilité et de l'état de la mise en œuvre ;
2. Évaluation des coûts ;
3. Évaluation du rapport coût-utilité et détermination du taux de contribution.

Ces étapes sont expliquées ci-après de manière plus détaillée.

Figure 8 : Évaluation du projet et détermination du taux de contribution



3.6.1 Évaluation de l'utilité

Les mesures suivantes sont prises en considération lors de l'évaluation de l'utilité d'un projet d'agglomération :

- Mesures d'infrastructure de transport des listes A et B (selon la priorisation de la Confédération) de la génération actuelle ;
- Mesures de transport des agglomérations des horizons A et B, qui ne peuvent pas être cofinancées par la Confédération (prestations entièrement assumées par l'agglomération)⁸⁷ ;
- Mesures d'urbanisation de la génération actuelle avec priorité A ou B ou mesures permanentes désignées pour les horizons correspondants.

L'utilité d'un projet d'agglomération est déterminée à l'aide des critères d'efficacité définis à la section 3.4. Pour l'évaluation de l'utilité, il est tenu compte de la taille de l'agglomération en question.

⁸⁴ Art. 14 OPTA

⁸⁵ Le rapport explicatif de chaque génération présente les catégories de coûts utilisées pour les projets en fonction de la taille de l'agglomération concernée.

⁸⁶ Art. 17d, al. 1, LUMin

⁸⁷ Il peut s'agir, d'une part, de mesures présentées par l'agglomération comme ne pouvant pas être cofinancées et pour lesquelles aucun cofinancement n'est donc demandé. D'autre part, cette notion peut également englober des mesures pour lesquelles l'agglomération demande un cofinancement, mais que la Confédération considère comme ne pouvant être cofinancées.

3.6.2 Évaluation de l'état de la mise en œuvre

Pour l'évaluation de la mise en œuvre des mesures sur la base du rapport et des tableaux de mise en œuvre, ce sont les horizons temporels selon le cycle de quatre ans de l'horizon A concerné d'un projet d'agglomération, et non les délais figurant à l'art. 18 OPTA. Les mesures remontant à plus de deux générations doivent avoir été réalisées ou leur mise en œuvre doit au moins avoir débuté. Par conséquent, toutes les mesures convenues dans le cadre d'un accord sur les prestations⁸⁸ de l'avant-dernière génération⁸⁹ sont prises en compte pour l'évaluation. Une mise en œuvre adéquate de ces mesures aura un effet positif sur l'évaluation de l'utilité et, par conséquent, du projet. L'état de la mise en œuvre n'entraîne pas de réduction du taux de contribution. S'il apparaît qu'une mesure convenue ne pourra vraisemblablement plus être mise en œuvre, il est recommandé que l'organisme responsable dépose une demande de renoncement auprès de la Confédération (cf. section 4.1).

⁸⁸ À l'exception des prestations propres décrites à la section 3.2 des accords sur les prestations de la deuxième génération du PTA

⁸⁹ Art. 14, al. 3, OPTA

Dans le cadre de l'évaluation du projet d'agglomération, l'appréciation de l'état de la mise en œuvre des mesures est réalisée de manière quantitative et qualitative sur la base de deux critères⁹⁰ :

- **Évaluation de la mise en œuvre des mesures d'infrastructure de transport (quantitatif) :** l'évaluation quantitative de ces mesures se fonde sur les tableaux de mise en œuvre remis par les organismes responsables et sur les moyens effectivement utilisés pour l'avant-dernière génération.
- **Évaluation de la mise en œuvre des mesures de transport et d'urbanisation⁹¹ (qualitatif) :** la Confédération vérifie par ailleurs l'état de la mise en œuvre des mesures de l'avant-dernière génération, qui ont été convenues, mais ne sont pas cofinancées, et ce, sur la base du rapport de mise en œuvre et des tableaux de mise en œuvre transmis par les organismes responsables.

⁹⁰ La procédure est décrite en détail dans le rapport explicatif concernant la procédure d'examen de chaque génération. À partir de la 5e génération, la réduction de 5 % sur le taux de contribution concernant une mise en œuvre insuffisante a été annulée.

⁹¹ Y compris mesures paysagères, pour autant qu'elles figurent dans l'accord sur les prestations de l'avant-dernière génération.

3.6.3 Évaluation des coûts

Les coûts résultent des coûts d'investissement de toutes les mesures du projet d'agglomération de la génération actuelle qui, après examen par la Confédération, font partie des listes A et B. Ces coûts sont attribués à une catégorie de coûts (faibles, moyens, élevés), en tenant compte de la taille de l'agglomération.

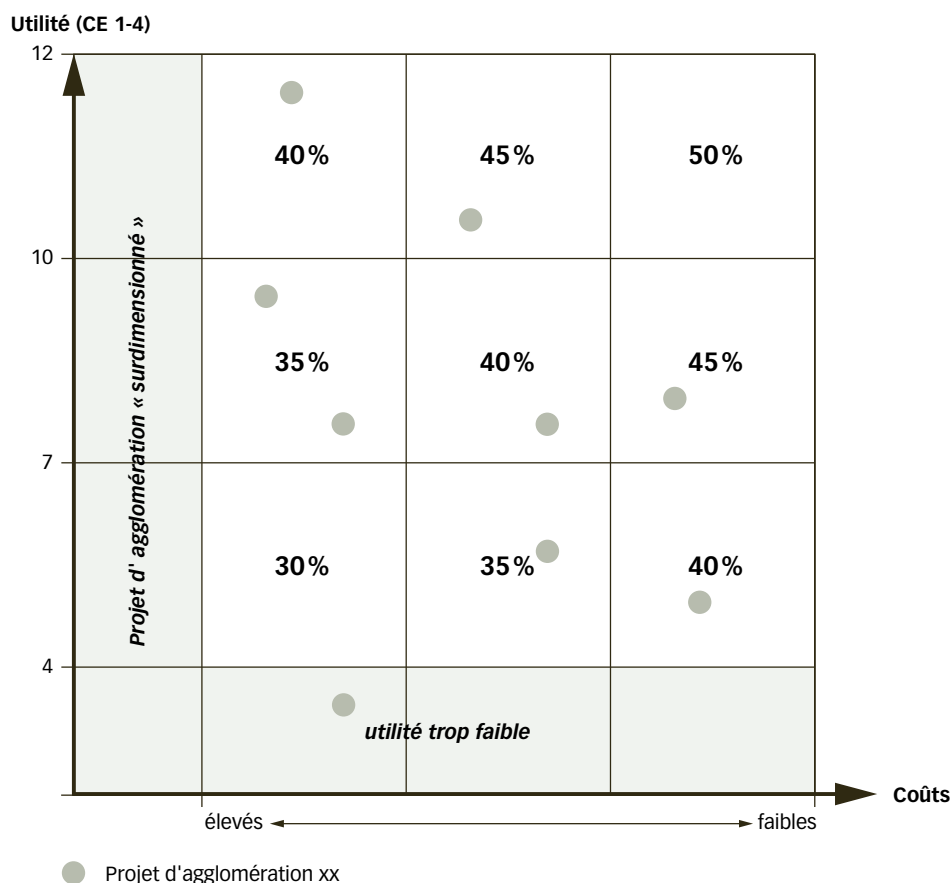
Si les coûts d'un projet d'agglomération dépassent la catégorie de coûts dits « élevés », le projet d'agglomération est jugé « surdimensionné » et n'est pas cofinancé. La Confédération peut toutefois déroger à cette pratique si le dépassement en question est dûment justifié, ainsi que pour les agglomérations transfrontalières.

Même si les coûts sont très élevés, seules les mesures prêtes à être mises en œuvre doivent être soumises à un cofinancement, afin de garantir leur réalisation. Les organismes responsables qui craignent que la limite des coûts ne soit dépassée peuvent chercher le dialogue avec la Confédération à titre préventif avant de déposer le PA. Les catégories de coûts d'une génération de PTA sont détaillées dans le rapport explicatif sur la procédure d'examen de la génération concernée.

3.6.4 Détermination du taux de contribution

Le taux de contribution de la Confédération est déterminé en fonction du rapport coût-utilité du projet d'agglomération.

Figure 9 : Déduction du taux de contribution



Le taux de contribution dépend des catégories suivantes :

- 0 à 3 points : L'utilité du projet est insuffisante. Quels que soient les coûts, la Confédération ne soutient pas la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération.
- 4 à 6 points : Taux de contribution de 30, 35 ou 40 %, en fonction des coûts.
- 7 à 9 points : Taux de contribution de 35, 40 ou 45 %, en fonction des coûts.
- 10 à 12 points : Taux de contribution de 40, 45 ou 50 %, en fonction des coûts.

Relevons par ailleurs que les possibilités d'optimisation des coûts ou de l'utilité des mesures suivantes peuvent faire l'objet de discussions avec les organismes responsables et être finalement appliquées lors de l'évaluation par la Confédération :

- Échelonnement des mesures d'infrastructure de transport très onéreuses en vue de répartir leurs coûts sur plusieurs générations et de rendre ainsi plus probable un cofinancement dans le cadre du PTA ;
- Redéfinition de la priorité des mesures, afin de réduire les coûts d'un projet d'agglomération ;
- Étude d'options visant à réduire les coûts.

4 Mise en œuvre des projets d'agglomération

4.1 ACCORDS SUR LES PRESTATIONS

Le DETEC conclut un accord sur les prestations avec les cantons impliqués dans un projet d'agglomération. Ce dernier repose sur le projet d'agglomération concerné et sur l'arrêté fédéral relatif au PTA qui en découle⁹². Les collectivités régionales peuvent signer l'accord sur les prestations.

L'accord sur les prestations contient les mesures et paquets de mesures à mettre en œuvre, le calendrier, le taux de contribution, les exigences en matière de rapports, les compétences et les responsabilités, les modalités d'adaptation, les dispositions en cas de non-respect de la convention ainsi que la durée de validité⁹³.

Les mesures sont mentionnées comme suit dans l'accord sur les prestations :

- L'accord sur les prestations comprend les mesures d'infrastructure de transport des listes A et B. Il se fonde sur l'arrêté fédéral correspondant au PTA, qui se réfère à l'annexe du message relatif à cet arrêté fédéral⁹⁴. L'accord peut indiquer des réserves si des points faibles⁹⁵ ont été constatés pour certaines mesures. Les listes B servent de points de repère pour les travaux futurs pour un projet d'agglomération et la cohérence entre les générations : toutefois, elles ne font l'objet d'aucune garantie de la part de la Confédération en matière de cofinancement dans le cadre du PTA, ni d'un engagement de la part du canton concerné. Si une mesure de la liste B devient une mesure de la liste A lors de la génération suivante, son rapport coût-utilité doit être intégralement réévalué par la Confédération.
- L'accord sur les prestations contient les listes des mesures d'urbanisation, qui ne peuvent pas être cofinancées par la Confédération, ainsi que la liste des mesures de transport qui ne sont pas cofinancées par la Confédération. Ces listes se fondent à la fois sur le projet d'agglomération et sur le rapport d'examen correspondant de la Confédération. Bien que la Confédération ne cofinance pas ces mesures, l'organisme responsable est tenu de les mettre en œuvre, puisqu'elles jouent un rôle déterminant lors de l'évaluation de l'efficacité globale du projet d'agglomération.
- Les cantons impliqués confirment dans l'accord sur les prestations que les mesures d'infrastructure de transport des listes A qui y figurent et qui relèvent du plan directeur cantonal selon le rapport d'examen, de même que les mesures d'urbanisation qui leur sont étroitement liées, doivent être ancrées dans le plan directeur cantonal et approuvées par le Conseil fédéral avec le statut « coordination réglée ».
- Les mesures de la liste C ne sont pas reprises dans l'accord sur les prestations. Elles ne sont mentionnées que dans les rapports d'examen correspondants.

Renoncement à des mesures

S'il apparaît qu'une mesure⁹⁶ convenue ne sera définitivement pas mise en œuvre, les cantons qui ont signé l'accord sur les prestations correspondant devraient renoncer officiellement à cette mesure. Cette mesure ne fera alors plus partie de l'accord sur les prestations. L'organisme responsable peut signaler ce renoncement lors du dépôt du projet d'agglomération et/ou de la signature de l'accord sur les prestations, en indiquant les raisons qui ont motivé cette décision. Ce renoncement doit, quoi qu'il en soit, intervenir en dehors du processus d'examen⁹⁷. Les motifs de renoncement doivent être présentés dans les tableaux de mise en œuvre. Pour les mesures d'importance centrale auxquelles il est renoncé, des informations supplémentaires doivent être présentées dans le rapport de mise en œuvre.

Si le DETEC approuve cette décision de renoncement, les mesures concernées sont consignées dans un document séparé, qui est annexé à l'accord sur les prestations actuel. Les ressources réservées pour ces mesures dans le cadre du PTA sont ainsi libérées, reversées dans le FORTA et peuvent être utilisées pour financer d'autres mesures.

⁹² Art. 17b, al. 1, première phrase, LUMin ; art. 24, al. 1, OUMin

⁹³ Art. 24, al. 2, OUMin

⁹⁴ Le message relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du PTA contient en général deux listes A : la première liste A énumère les mesures au sens de l'art. 21 OUMin, pour lesquelles le renchérissement et la TVA ne sont pas comprises ; la deuxième liste A répertorie quant à elle les mesures au sens de l'art. 21a OUMin (paquets comprenant des mesures modestes) pour lesquelles l'e renchérissement et la TVA sont incluses.

⁹⁵ Par exemple, début après le délai de cinq ans et trois mois, à la suite de l'adoption de l'arrêté fédéral concernant la génération correspondante ou modification d'une mesure se traduisant par un effet fortement réduit par rapport à celui escompté initialement.

⁹⁶ Tous les types de mesures convenues peuvent être concernées (c'est-à-dire également les mesures d'urbanisation ou les mesures de transport qui ne sont pas cofinancées).

⁹⁷ Le processus d'examen dure de la soumission du projet d'agglomération à l'adoption par le Parlement de l'arrêté fédéral relatif au PTA dans la génération concernée.

4.2 CONVENTIONS DE FINANCEMENT

Sur la base de l'accord sur les prestations, l'OFROU conclut, avec le canton concerné, des conventions de financement pour les mesures d'infrastructure de transport de la liste A⁹⁸.

⁹⁸ Art. 24, al. 4, OUMin

La convention de financement doit être conclue avant le début de l'exécution des travaux de construction d'une mesure d'infrastructure de transport. Cela présuppose que les diverses mesures soient prêtes à être réalisées et financées selon la liste suivante :

- Les approbations de plans sont exécutoires ;
- Les autorisations cantonales nécessaires pour le projet de construction ont été accordées ;
- Le financement de la part des collectivités territoriales concernées est assuré par des décisions de crédit juridiquement⁹⁹ valables au niveau cantonal et/ou communal.

⁹⁹ Lors de la conclusion de la convention de financement, l'arrêté fédéral relatif au PTA est adopté et donc connu. Les décisions de crédit peuvent être garanties sur le crédit brut ou net (montant total moins la contribution fédérale).

Pour les « mesures modestes » (anciennes mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires), une convention de financement doit être disponible avant le premier paiement. Au moment de la conclusion de la convention de financement, les mesures modestes ne doivent pas forcément être prêtes à être réalisées ou à être financées ; en revanche, l'accord sur les prestations doit avoir été signé.

Le respect des coûts prévus relève de la responsabilité de l'organisme responsable ; les éventuels surcoûts sont à sa charge. La Confédération ne paie les montants fixés dans l'accord sur les prestations que pour celles qui ont effectivement été fournies.

La Confédération procède à un contrôle des finances et des coûts. Les contributions fédérales versées apparaissent dans le contrôle des finances.

4.3 DÉLAIS

En vertu de l'art. 17e, al. 2, LUMin, le DETEC détermine, à l'art. 18, al. 1, OPTA, les délais pour débiter l'exécution des projets de construction d'une mesure d'infrastructure de transport.

Pour les projets d'agglomération à partir de la quatrième génération, ce délai s'élève à cinq ans. Les délais commencent à courir trois mois après l'adoption de l'arrêté fédéral relatif au PTA. La mise en œuvre resp. l'exécution des travaux de construction doit débiter avec l'expiration de ce délai. Il incombe à l'organisme responsable de le prouver. En cas d'acquisitions importantes (p. ex. achat de bus à propulsion alternative [sans énergie fossile] selon l'art. 17a al. 2^{bis} LUMin), le début de l'exécution correspond au moment de la conclusion du contrat de vente.

Si l'exécution d'un projet de construction ne commence pas dans ces délais, le droit au versement des contributions fédérales pour la mesure concernée s'éteint. Afin de garantir une application uniforme, les délais fixés à l'art. 18, al. 1, let. b, OPTA s'appliquent à toutes les catégories de mesures (et donc aussi aux mesures partielles d'une mesure individuelle ou d'un paquet de mesures, ainsi qu'aux mesures modestes au sens de l'art. 21b OUMin¹⁰⁰).

¹⁰⁰ Pour les mesures prévues à l'art. 21b OUMin à partir de la sixième génération du PTA, le dernier délai possible pour demander l'ultime versement des contributions fédérales est le 30 novembre, huit ans après l'adoption de l'arrêté fédéral relatif au PTA.

4.3.1 Délai supplémentaire

Dans des cas exceptionnels justifiés, l'ARE peut accorder un délai supplémentaire unique de trois ans, par exemple lorsque le retard n'est imputable ni à l'organisme responsable ni à la collectivité compétente¹⁰¹. Cependant, aucun délai supplémentaire ne peut être octroyé pour les mesures modestes.

¹⁰¹ Retards dus à la coordination du projet de construction concerné avec les planifications de la Confédération ou d'États étrangers ou pour cause d'événements naturels extraordinaires.

Un délai supplémentaire unique de trois ans peut également être accordé pour les mesures essentielles d'un projet d'agglomération. Ces dernières doivent concerner un projet de construction complexe dont l'exécution ne peut, de manière justifiée, commencer dans le délai prévu à l'art. 18, al. 1, OPTA. Une mesure est considérée comme importante lorsqu'elle joue un rôle déterminant dans l'amélioration de tout ou partie du système de transport de l'agglomération. Sont notamment

considérés comme complexes les projets pour lesquels une votation populaire est indispensable, ou qui incluent de grands projets dépassant les frontières cantonales ou nationales. La modification ou le regroupement de mesures ne constituent généralement pas un motif suffisant pour obtenir un délai supplémentaire. Si une mesure est modifiée ou regroupée avec d'autres mesures, elle peut être réintroduite dans un PA d'une génération future, pour autant que le début de l'exécution des projets de construction liés à cette mesure ne soit pas possible dans le délai prévu à l'art. 18 OPTA.

La demande d'obtention d'un délai supplémentaire de trois ans doit être remise au plus tard six mois avant l'expiration du délai d'exécution. L'ARE notifie sa décision par écrit à l'organisme responsable.

Le délai supplémentaire peut être prolongé dans des cas exceptionnels justifiés, si le retard du début des travaux d'un projet de construction pour une mesure d'infrastructure de transport cofinancée dans le cadre du PTA, qui est d'importance centrale, est lié aux planifications de la Confédération¹⁰².

¹⁰² Art. 18, al. 2, OPTA

4.3.2 Suspension des délais

Le délai est suspendu pendant une procédure de recours¹⁰³ pour la mesure concernée. Il en va de même lorsqu'un référendum facultatif a abouti contre une mesure. Le délai d'exécution court à nouveau dès qu'une décision ayant force légale est prise. La suspension du délai ne s'applique pas aux mesures modestes¹⁰⁴.

¹⁰³ P. ex. opposition valant voie de droit, recours, plainte, etc.

¹⁰⁴ Art 18, al. 4, let. c, OPTA

À la demande de l'organisme responsable, la suspension du délai peut aussi être étendue aux mesures qui dépendent directement des mesures initialement concernées par cette suspension. Un tel lien de dépendance est reconnu lorsque la mise en œuvre de ladite mesure ne paraît judicieuse que si la mesure touchée par la procédure de recours ou le référendum facultatif est également mise en œuvre. Ces liens de dépendance doivent être motivés.

4.4 MONITORING ET CONTRÔLE DES EFFETS

En vertu de l'article 5 de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu)¹⁰⁵, la Confédération est tenue de mener un contrôle périodique des effets du PTA. Le Conseil fédéral vérifie si les fonds fédéraux alloués sont utilisés de manière économique, efficace (voir art. 1, let. b, LSu) et conformément aux buts définis (section 1.1). Les résultats de ce contrôle sont principalement destinés aux Chambres fédérales, qui sont informées de la réalisation des objectifs dans le cadre du message relatif au PTA rédigé pour chaque génération de projets.

¹⁰⁵ RS 616.1

Quatre « indicateurs MOCA » sont utilisés pour suivre les évolutions dans le périmètre VACo. Ces indicateurs servent de base pour le monitoring et le contrôle des effets du PTA. Pour chacun de ces indicateurs, les organismes responsables fixent tous les quatre ans une valeur cible selon les directives de l'ARE¹⁰⁶. Pour le contrôle des effets, les agglomérations mettent tous les quatre ans à la disposition de l'ARE un nombre limité d'informations sur certaines infrastructures de transport¹⁰⁷. Celles-ci concernent les routes de contournement et les projets de tram cofinancés et mis en œuvre dans le cadre du PTA ainsi que les mesures clés définies par les agglomérations qui sont essentielles à la réalisation des objectifs du PA :

¹⁰⁶ Art. 20, al. 2 et 2^{bis}, OPTA

¹⁰⁷ Il est prévu que l'ARE demande ces informations dans le cadre des informations factuelles un an avant la soumission du PA.

- Routes de contournement : trafic journalier moyen ;
- Planification dans le domaine des trams : volume moyen de circulation quotidienne ;
- Éventuellement des mesures clés définies par les agglomérations : p. ex. amélioration de la cadence des TP ou augmentation du nombre de lignes de TP au niveau des interfaces multimodales.

4.4.1 Détermination des valeurs cibles pour les indicateurs MOCA

Pour la sixième génération de projets, des valeurs cibles quantitatives seront définies pour l'horizon 2050¹⁰⁸. Les organismes responsables définissent et vérifient les valeurs cibles pour les quatre indicateurs MOCA¹⁰⁹. Ces valeurs et la contribution concrète du projet d'agglomération de la génération

¹⁰⁸ L'horizon temporel défini pour garantir la comparabilité des données est 2050.

¹⁰⁹ Art. 20, al. 2 et 2^{bis}, OPTA

actuelle pour y parvenir doivent être présentées de manière compréhensible dans la partie principale. La définition des valeurs cibles n'a aucune incidence sur l'évaluation des mesures ou du projet par la Confédération. L'ARE met à la disposition des organismes responsables, au début de l'élaboration des projets d'agglomération, les données actuelles concernant les indicateurs MOCA pour le périmètre VACo concerné.

Les exigences **quantitatives suivantes** s'appliquent lors de la définition des valeurs cibles :

Indicateur		Exigence
1	Répartition modale	Part (en %) du TIM sur la base de la distance journalière (principe du lieu de domicile) correspondant à l'horizon de la vision d'ensemble
2	Accidents	Nombre d'accidentés (blessés et tués) sur les routes (en dehors du réseau des routes nationales) pour 1000 (habitants + 0,5 emplois) correspondant à l'horizon de la vision d'ensemble
3	Population présentielle selon la classe de desserte en transport public (TP)	Nombre d'habitants et 50 % des emplois ; Classification A/B/C/D/aucune ¹¹⁰
4	Densité des zones d'habitation, mixtes et centrales bâties	Nombre d'habitants et d'emplois (en équivalents plein temps) par hectare de zones d'habitation, mixtes et centrales bâties correspondant à l'horizon de la vision d'ensemble

¹¹⁰ Les classes de desserte en TP calculées par l'ARE constituent pour l'heure le seul jeu de données sur la desserte disponible pour l'ensemble de la Suisse. À l'instar des calculs effectués par certains cantons, la population présentielle se base désormais sur un calcul mixte d'habitants et d'emplois.

Pour garantir la comparabilité nécessaire au contrôle des effets, les valeurs cibles devraient être formulées, en règle générale, pour les périmètres VACo correspondants. Néanmoins, les organismes responsables sont libres de fixer ces valeurs cibles soit pour le périmètre VACo, soit pour le périmètre d'étude. Si un organisme responsable prévoit de retenir un périmètre autre que le périmètre VACo, il doit, au-delà des valeurs cibles, également indiquer les données disponibles à propos de l'état actuel et de l'évolution passée dans ledit périmètre.

Il convient de faire la distinction entre plusieurs cas :

- Agglomérations avec communes hors du périmètre VACo : si le périmètre d'étude englobe des communes ne faisant pas partie du périmètre VACo, il est possible d'exprimer les indications relatives au périmètre sans lesdites communes.
- Agglomérations couvertes par plusieurs périmètres VACo : les agglomérations dont le périmètre d'étude couvre deux périmètres VACo ou plus doivent fixer une seule valeur cible par indicateur, autrement dit pour le périmètre d'étude complet (le cas échéant avec déduction des communes hors du périmètre VACo).
- Agglomérations dépassant les limites du territoire national : les valeurs cibles portent sur la partie suisse de l'agglomération (communes dans le périmètre VACo). Les données étrangères n'étant pas comparables, la Confédération n'exige les indicateurs que pour la partie suisse.

Les valeurs cibles pour les indicateurs MOCA ne sont pas seulement utiles au contrôle des effets : elles aident aussi à élaborer et à développer un projet d'agglomération dans le sens de ses effets escomptés. Elles complètent la vision d'ensemble avec des énoncés quantitativement fondés sur les objectifs, ce qui permet également de montrer dans quelle mesure les stratégies sectorielles et les mesures phares actuelles du PA concerné aident à atteindre les valeurs cibles pour les indicateurs MOCA.

Liste des abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
CE	Critères d'efficacité
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DPTA	Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération
EB	Exigences de base
EPT	Équivalents plein temps (actifs)
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
GT	Gestion du trafic
ISL	Installation de signaux lumineux
LAT	Loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (RS 700)
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101)
LFORTA	Loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (RS 725.13)
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (RS 725.116.2)
MD	Mobilité douce
MOCA	Monitoring et controlling des projets d'agglomération
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OPTA	Ordonnance du DETEC du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (RS 725.116.214)
OUMin	Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (RS 725.116.21)
P+R	Park and Ride (installation)
PA	Projet d'agglomération
PDCn	Plan directeur cantonal
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération

SIN	Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure route
SIS	Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail
SSPR	Concept d'exploitation et d'aménagement
TIM	Transport individuel motorisé
TJM	Trafic journalier moyen
TP	Transports publics
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
VACo	Villes et agglomérations ayant droit aux contributions

Annexes

ANNEXE 1 : LE PAYSAGE DANS LES PROJETS D'AGGLOMÉRATION À PARTIR DE LA SIXIÈME GÉNÉRATION

Pour comprendre la notion de « paysage » dans le contexte des projets d'agglomération, il faut se référer aux objectifs et aux définitions de la Conception « Paysage Suisse » (2020) ainsi qu'aux buts et aux principes du droit fédéral de l'aménagement du territoire, contenus notamment dans la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS **700**) et dans la loi du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN ; RS **451**). Ainsi le paysage doit être pris en compte dans l'aménagement du territoire et être protégé par des mesures appropriées (cf. art. 1 à 4, LAT).

Il convient d'observer le principe de séparation des zones urbanisées, où il est permis de construire, et des zones non-urbanisées, sur lesquelles il n'est en principe pas possible de construire des bâtiments ou des installations. En dehors des zones bâties, il s'agit avant tout de protéger le **paysage**. Dans le cadre des projets d'agglomérations, c'est par exemple l'intégration d'une mesure d'infrastructures de transports dans le paysage. En zone bâtie, les mesures d'urbanisation et de transport devraient préserver ou créer **des espaces verts et des espaces ouverts** de qualité et relier ces derniers entre eux ainsi qu'avec le paysage des zones non urbanisées (« corridors »). Contribuer à ce que l'espace public soit un lieu de vie où il est agréable de passer du temps passe aussi bien par la planification de l'urbanisation que par la planification des transports.

En tant que thème ayant des incidences sur le territoire, le paysage est pris en compte et traité dans les plans directeurs cantonaux, notamment dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Les projets d'agglomération doivent être coordonnés avec les plans directeurs cantonaux. À partir de la sixième génération, le paysage et les espaces ouverts doivent donc être traités comme des thèmes transversaux et être pris davantage en compte, tant dans le domaine des transports que dans le domaine de l'urbanisation, conformément à l'art. 2, al. 3, OPTA. Une stratégie spécifique relative au paysage, accompagnée de mesures, n'est plus nécessaire. Un projet d'agglomération peut toujours contenir des mesures (volontaires) concernant le paysage ; celles-ci ne seront toutefois pas explicitement prises en compte par la Confédération lors de son évaluation. Le thème du paysage doit être pris en compte dans les modules suivants : analyse de la situation et des tendances, vision d'ensemble, besoin d'action et stratégies sectorielles dans le domaine de l'urbanisation et des transports. Il est recommandé de faire de même pour les mesures en matière de transport et d'urbanisation. Pour plus d'informations concernant les contenus attendus, cf. section 2.3.

Les éléments verts et bleus contenus dans des mesures d'infrastructure de transport peuvent être cofinancés à condition qu'il s'agisse d'éléments secondaires et que l'efficacité de la mesure puisse être prouvée.

ANNEXE 2 : EXIGENCES RELATIVES À L'ÉTAT DE LA PLANIFICATION

État de la planification description des catégories

Au moment du dépôt du projet d'agglomération, toutes les mesures qui entrent en ligne de compte pour les listes A et B doivent avoir atteint un certain état de planification. Ce dernier doit être basé sur les coûts (description ci-dessous).

Pour les mesures jusqu'à 50 millions de CHF et pour celles jusqu'à 10 millions de CHF, il est conseillé d'élaborer un avant-projet qui servira de base pour la demande de cofinancement.

État de la planification 1 (jusqu'à 10 millions de francs hors TVA)	
Exigences pour les mesures A	Exigences pour les mesures B
• La mesure résulte du besoin d'action identifié. • La description de la mesure met en évidence le contenu concret de la mesure. • Une variante a été choisie. • On dispose d'études préliminaires/d'évaluations de l'opportunité, ainsi que de la preuve de la faisabilité de la mesure. Les études préliminaires doivent comprendre une estimation des coûts d'investissement (+/- 50 %). • La mesure est localisée sur une carte et ses éléments déterminants (par exemple coupe transversale, forme nodale, etc.) sont définis et indiqués. • L'état actuel de la planification et les étapes ultérieures requises sont mis en évidence. • Les conséquences sur l'ensemble des transports sont présentées.	• La mesure résulte du besoin d'action identifié. • La description de la mesure met clairement en évidence l'orientation et le contenu déjà défini du projet, l'état actuel de la planification et les étapes ultérieures requises. • La mesure est localisée sur une carte. • Les premières conséquences sur l'ensemble des transports sont présentées. • Les conséquences financières de la mesure ont été estimées de manière approximative sur la base de valeurs empiriques.

État de la planification 2 (plus de 10 millions de francs hors TVA)

Exigences pour les mesures A	Exigences pour les mesures B
L'état de planification 1 des mesures A est atteint. - On a procédé à une optimisation du projet de la meilleure variante en tenant compte d'un large éventail de possibilités incluant, si cela était judicieux, des solutions intermodales. - Les études préliminaires doivent comprendre une estimation des coûts d'investissement (+/- 30 %), si possible les coûts d'exploitation et d'entretien, une analyse de la viabilité économique et des impacts sur l'environnement. - Les mesures d'accompagnement (concernant en particulier l'extension des capacités) ont atteint un état de planification similaire et font partie intégrante de la mesure ou du paquet de mesures. Les mesures portant sur l'urbanisation qui sont liées aux mesures d'infrastructure de transport présentent un degré de concrétisation suffisant.	L'état de planification 1 des mesures B est atteint. - L'état de planification 1 des mesures B est atteint. - On dispose d'études préliminaires/d'évaluations de l'opportunité, ainsi que de la preuve de la faisabilité de la mesure. Les études préliminaires doivent comprendre une estimation des coûts d'investissement (+/- 50 %), si possible les coûts d'exploitation et d'entretien, une analyse de la viabilité économique et des impacts sur l'environnement. - On a procédé à une comparaison des variantes en tenant compte d'un large éventail de possibilités incluant, si cela était judicieux, des solutions intermodales. Les choix des variantes sont disponibles. - Les mesures d'accompagnement (concernant en particulier l'extension des capacités) ont atteint un état de planification similaire et font partie intégrante de la mesure ou du paquet de mesures. Les mesures portant sur l'urbanisation qui sont liées aux mesures d'infrastructure de transport présentent un degré de concrétisation suffisant.

État de la planification 3 (plus de 50 millions de francs hors TVA)¹¹⁵

Exigences pour les mesures A	Exigences pour les mesures B
En plus de l'état de planification 2 des mesures A : - Un avant-projet au sens de la norme SIA 103 des ingénieurs civils a été fourni ou le sera au plus tard neuf mois après le dépôt du projet d'agglomération auprès de la Confédération. - Les coûts d'investissement, d'exploitation et d'entretien ont été estimés à +/- 20 %.	L'état de planification 2 des mesures B est atteint ; de plus : On dispose d'une étude préliminaire contenant une estimation des coûts (+/-30 %).

¹¹⁵ Art. 5 OPTA

ANNEXE 3 : CATÉGORIES DE MESURES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS - DESCRIPTION ET EXIGENCES

Les mesures du projet d'agglomération doivent rendre plus efficace et plus durable le système global de transport dans les villes et les agglomérations (art. 17a LUMin). Elles doivent en outre correspondre au fil conducteur du projet d'agglomération et être cohérentes du point de vue de leur contenu pour pouvoir bénéficier d'un cofinancement. Afin de démontrer le respect de ces deux principes et d'accroître les chances d'obtenir un financement à l'horizon visé, il convient de se conformer aux exigences ci-après, qui permettent à la Confédération d'apprécier la qualité de planification du projet :

Catégorie de mesures	Exigences
1. Capacité des routes	Les nouvelles routes ou les aménagements de nœuds ou de tronçons routiers doivent être solidement motivés du point de vue des transports dans son ensemble et être coordonnés avec le développement de l'urbanisation. La catégorie « capacité des routes » doit être distinguée de la catégorie « valorisation et sécurité de l'espace routier ». Les mesures du domaine « capacité des routes » tiennent compte des aspects suivants : • La partie analytique présente les fonctions du réseau routier (telles que « assurer le passage », « relier », « assurer la desserte capillaire », « modérer le trafic ») et les problèmes qui se posent en matière de trafic. La mesure doit être placée dans le contexte de l'analyse des points faibles. • Pour les espaces bénéficiant de mesures routières, la partie analytique présente aussi les divers types de trafic (trafic de transit, trafic origine/destination, trafic interne). • On montrera dans la stratégie sectorielle transports quelle contribution fournit la mesure routière du point de vue de toutes les stratégies sectorielles (urbanisation et transports, en tenant compte du paysage). Les aspects suivants doivent notamment être clarifiés : • La mesure est-elle nécessaire pour garantir la desserte de nouvelles zones ou pour délester des zones existantes avec une réduction correspondante des capacités sur les tronçons déchargés ? • La mesure s'intègre-t-elle bien du point de vue de l'urbanisme (contribution au développement de quartier, nouvelle liaison entre quartiers, réduction de l'effet de coupure, transition entre la zone piétonne et la façade, etc.) ? • La mesure est-elle coordonnée avec les TP et la MD ? Induit-elle éventuellement un aménagement en parallèle ? Un éventuel accent mis sur un moyen de transport donné apporte-t-il des avantages particuliers ? La mesure aide-t-elle à délester des axes de TP existants ? • Dans la fiche de mesure, on apportera la preuve que d'autres solutions (notamment celles portant sur la gestion de la demande) ont également été étudiées. Si aucune autre solution n'a pu être étudiée, il convient d'en expliquer les raisons.

Les mesures de la catégorie « capacité des routes » sont attribuées à l'une des sous-catégories suivantes en fonction de leur but principal :

1.1 Routes de contournement et de délestage des centres (nouvelle route ou tronçon)

- La Confédération s'attend à ce que les routes de cette catégorie allègent considérablement le trafic sur des tronçons routiers très fréquentés. Des mesures d'accompagnement ayant atteint le même stade de maturité (par exemple concept d'exploitation et d'aménagement, gestion du trafic, etc.) sont également souhaitées (dans ce cas, il est recommandé de constituer un paquet de mesures).

1.2 Aménagements d'extension des capacités, tronçon routier/nœuds

- Les aménagements d'extension des capacités doivent permettre de supprimer les goulets d'étranglement (tronçons et nœuds routiers). Il convient de tenir compte de la hiérarchie de réseau ; pour les interfaces avec les routes nationales (par exemple jonctions d'auto-route), on apportera la preuve que la mesure a été coordonnée avec l'OFROU pour ce qui est de la délimitation entre les projets qui se situent à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre d'entretien du réseau OFROU (voir art. 8, al. 3, LUMin). On montrera aussi que la mesure ne détourne pas seulement le trafic vers les routes à grand débit (RGD), mais qu'elle réduit aussi la part de trafic interne. Afin de limiter d'éventuelles conséquences négatives, des mesures d'accompagnement ayant atteint le stade de maturité sont également attendues là où cela est possible.

1.3 Routes de desserte

- Pour qu'une route de desserte puisse bénéficier d'un cofinancement, il est essentiel qu'elle ait été bien coordonnée avec le développement attendu de l'urbanisation (potentiels, nombre d'habitants et d'emplois prévus, charge de trafic attendue sur la route de desserte).

2. Gestion du trafic	La gestion du trafic doit soutenir et renforcer les principes définis dans les stratégies pour le TIM, les TP et la MD (priorisation des TP, dosage du TIM, réglage des feux de circulation favorable aux cycles, gestion de la mobilité et des places de stationnement, etc.). Pour ce faire, il convient d'intégrer explicitement des mesures de gestion de la demande (« mesures push »), ainsi que des solutions informatiques infrastructurelles à caractère d'investissement. Les mesures prises dans le domaine de la « gestion du trafic » tiennent compte des aspects suivants : • À partir de la comparaison entre l'analyse de la situation et des tendances d'une part et la vision d'ensemble d'autre part, il convient d'identifier les conflits induits par la charge trop élevée du TIM entre les divers modes de transport ou entre la structure urbaine et le réseau de transport (par exemple perte de temps dans les TP, manque de qualité de l'espace routier, place réduite en raison d'une largeur de route surdimensionnée). Les principales lacunes et les conflits les plus importants doivent être mis en évidence dans le besoin d'action. • La stratégie pour le TIM inclut un concept de gestion du trafic sur tout le territoire, qui tient compte de la hiérarchie du réseau. On identifiera les points du réseau routier pertinents pour une meilleure gestion de l'ensemble du trafic (croisement avec ISL, dosage du trafic et/ou priorisation des TP et respectivement de la MD, tronçons routiers avec adaptation des voies, etc.). • La coordination de l'exploitation du réseau entre le niveau national, régional et local doit être présentée de manière compréhensible. Le fonctionnement et les objectifs de la gestion du trafic sont expliqués dans la stratégie (dosage, fluidification, déplacement, etc.). • On présentera dans la fiche de la mesure la contribution que cette dernière apporte à l'amélioration du système global de transport dans l'agglomération, ainsi que ses effets sur la répartition modale. Les mesures dans le domaine de la gestion du trafic sont attribuées à l'une des quatre sous-catégories ; les mesures combinées sont attribuées à la sous-catégorie qui concerne la plus grande surface totale : 2.1 Gestion du trafic – Intervention ponctuelle 2.2 Gestion du trafic – Axe 2.3 Gestion du trafic – Surface 2.4 Gestion du trafic – Mesures GT et mesures modestes Mesures dont les coûts ne dépassent pas 5 millions de francs (hors TVA)
------------------------------------	---

3. Valorisation et sécurité de l'espace routier	Les mesures de valorisation et de sécurité de l'espace routier (sous la forme de concepts d'exploitation et d'aménagement) constituent des éléments importants de la stratégie sectorielle transports. Dans la plupart des cas, elles ont un caractère multimodal et leur utilité concerne aussi bien les transports que l'urbanisation. Elles valorisent l'espace public urbain au profit de la MD et contribuent à une amélioration de la qualité de vie dans les zones densément bâties. Les mesures de valorisation et de sécurité de l'espace routier tiennent compte des aspects suivants : • L'analyse de la situation et des tendances ainsi que la vision d'ensemble permettent de déterminer les tronçons routiers (dans tous les extraits de carte de l'agglomération) qui nécessitent un réaménagement. • Les buts visés sont compréhensibles à partir des stratégies sectorielles transports et urbanisation (p. ex. création de zones de modération du trafic, amélioration de l'intégration urbanistique et paysagère ou en termes d'espaces ouverts, suppression des points noirs en matière d'accidents, adaptation ciblée de la capacité routière, amélioration de la qualité des réseaux de MD, etc.). • Dans la fiche de mesure (pour les mesures dont les coûts dépassent 5 millions de francs hors TVA), on présentera le contenu de la mesure (aménagement, coupes transversales, répartition des voies, ISL, etc.). La fiche décrit la contribution de la mesure à l'efficacité du système global des transports et/ou à l'accroissement de la sécurité (par exemple la distinction entre les exigences liées uniquement à la technique des transports, d'une part, et l'amélioration de l'espace public, d'autre part). • Pour les mesures avec un faible TJM (notamment TJM<7500) ou un petit nombre d'habitants ou d'emplois, il convient de montrer que la mesure déploie des effets élevés sur le trafic allant au-delà d'une valorisation des espaces ouverts dans la zone urbanisée. Dans tous les cas, la rue ou la place à valoriser doit remplir une fonction centrale pour l'agglomération. Exemples d'arguments supplémentaires : • volume MD très élevé (preuve qualitative et, si possible, quantitative) ; • utilisations intensives dans l'environnement (écoles, zones commerciales, bâtiments administratifs, etc.), avec preuve qualitative et, si possible, quantitative ; • offre de TP dense (indications quantitatives sur les fréquences, indications qualitatives sur les conflits avec la MD) ; • site important pour le transport lié à l'activité économique/à la logistique urbaine, transbordement. Les mesures de la catégorie « valorisation et sécurité de l'espace routier » sont attribuées à l'une des quatre sous-catégories ci-dessous. Les mesures combinées sont attribuées à la sous-catégorie qui occupe la plus grande surface totale : 3.1. Valorisation et sécurité de l'espace routier – Carrefour, giratoire 3.2 Valorisation et sécurité de l'espace routier – Tronçon routier 3.3 Valorisation et sécurité de l'espace routier – Aménagement d'une place 3.4 Valorisation et sécurité de l'espace routier – Concept d'exploitation et d'aménagement comme mesure modeste ; mesures dont les coûts ne dépassent pas 5 millions de francs (hors TVA)
---	--

4. Interfaces multimodales

Les interfaces multimodales doivent s'insérer dans un concept territorial global et être étroitement coordonnées avec le développement de l'urbanisation et, selon la situation, complétées par des mesures d'accompagnement. En fonction de leur emplacement et de l'offre de transport, on présentera les différents types d'interfaces multimodales et leur interaction dans le réseau ainsi que les mesures d'accompagnement nécessaires (p. ex. par type d'interface). Dans les lieux bien desservis par les transports publics, les interfaces se prêtent à des projets d'implantation et de densification dans les domaines du logement, du travail et des loisirs.

Les mesures liées aux interfaces tiennent compte des aspects suivants :

- L'analyse de la situation/des tendances et la vision d'ensemble permettent de déterminer le besoin d'action en ce qui concerne l'emplacement et/ou l'aménagement des interfaces multimodales.
- Les objectifs sont visibles dans les stratégies sectorielles transports et urbanisation :
 - La stratégie « réseau routier et gestion du trafic » indique quels points de correspondance/interfaces revêtent une importance considérable pour le déroulement du TIM (p. ex. interfaces entre route nationale et réseau de niveau inférieur, axes d'entrée en périphérie des villes ou près des centres régionaux en périphérie de l'agglomération) et comment ces points sont coordonnés avec les réseaux de TP et de MD.
 - La stratégie « Intermodalité et gestion active de la demande de mobilité » indique quels sont les points de correspondance hautement importants pour le développement du réseau de TP, qui doivent être valorisés (p. ex. interfaces multimodales entre desserte à moyenne distance et distribution fine, points de correspondance centraux du réseau de TP urbain) et comment ceux-ci sont coordonnés avec les réseaux de MD.
 - La stratégie « Intermodalité et gestion active de la demande de mobilité » indique l'emplacement d'éventuelles installations P+R ou d'aires de stationnement pour le covoiturage ainsi que leur intégration dans la hiérarchie du réseau routier. L'accent repose sur les lieux où l'offre de transports publics est lacunaire (p. ex. les zones à caractère rural) ainsi que sur les interfaces situées en périphérie des villes ou des agglomérations en vue de regrouper les flux à l'extrémité d'une offre de transports publics attrayante.
 - La stratégie sectorielle urbanisation présente le développement visé (densification, développement) au niveau des interfaces ainsi que leur raccordement au réseau de transports publics. Le développement des interfaces ne favorise pas le mitage.

- Dans la fiche de mesure, il est clairement expliqué que les conditions suivantes sont remplies pour un cofinancement :
 - Le potentiel de la demande est prouvé.
 - La mesure ne peut pas être financée par d'autres fonds fédéraux suisses, comme le FIF .
 - Les mesures d'accompagnement sont clairement désignées et présentent le même niveau de planification. Outre les mesures qui soutiennent le passage du TIM aux TP et/ou à la MD (offres de correspondance nouvelles ou améliorées, valorisation de l'aménagement, optimisation de la convivialité), des « mesures de gestion de la demande » dans l'accès et le parcours terminal devraient également contribuer à augmenter l'attrait des TP et/ou de la MD au niveau des interfaces (p. ex. gestion du stationnement et de la circulation, priorisation des bus, réduction de la vitesse dans la zone cible). Il conviendra aussi d'exploiter les atouts des nouvelles technologies et du numérique.
 - Pour les installations P+R, il est en outre prouvé que la mesure n'entraîne pas de nouveaux goulets d'étranglement. Les installations P+R ou de covoiturage ne doivent pas concurrencer les offres de transports publics existantes ou prévues.
 - Aspects procéduraux : Les éventuelles procédures participatives (p. ex. avec les autorités publiques, les entreprises de transport, les particuliers) ainsi que la prise en compte des instances cantonales et communales pendant les processus de planification doivent être mises en évidence. S'il existe une convention au sens de l'art. 35a LCdF (coordination des mesures avec les éventuels projets des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire), la fiche de mesure doit y faire référence.
-

5. Mobilité douce	Bien que les mesures individuelles prises dans le domaine de la MD ne déploient leurs effets qu'à une échelle réduite, elles jouent un rôle important dans leur ensemble, à titre individuel et/ou en combinaison avec les transports publics, pour améliorer le système global de transport dans l'agglomération. Les mesures isolées doivent être intégrées dans une conception globale afin de déployer un effet tangible. Les mesures de la catégorie « mobilité douce » tiennent compte des aspects suivants : • Dans l'analyse de la situation/des tendances, tous les aspects de la MD doivent être examinés sur l'ensemble du territoire, y compris les densités de réseau, la qualité de l'espace public, la prise en compte de la MD dans la gestion des ISL, les conflits potentiels en cas de conduite mixte, l'accès à des zones de détente de proximité, la complémentarité avec les TP, etc.). • À l'aide de contenus rédactionnels et cartographiques, un concept de MD pour tout le territoire présente les principales liaisons de l'agglomération et désigne les espaces publics avec des exigences spécifiques de haute qualité. Le concept fait la distinction entre le trafic piéton et le trafic cycliste ainsi qu'entre les différentes exigences des usagers (liaisons rapides ou lentes [voies cyclables rapides/voies express cyclables], circulation quotidienne ou de loisirs). • Les mesures contribuent à la réalisation de réseaux cohérents, denses, sûrs, homogènes et attrayants. Les mesures de la catégorie « mobilité douce » sont attribuées à l'une des deux sous-catégories suivantes : 5.1 Mobilité douce – Mesure individuelle 5.2 Mobilité douce – Mesures modestes ; mesures dont les coûts n'excèdent pas 5 millions de francs (hors TVA)
--------------------------	--

6. Tram/chemins de fer urbains

Les mesures ferroviaires sont financées par d'autres sources (FIF ou accords sur les prestations avec des entreprises de transport). Les nouvelles offres liées au rail qui améliorent l'accessibilité essentiellement dans le système de distribution fine des espaces urbains¹¹² peuvent être cofinancées dans le cadre du PTA et sont attribuées à la catégorie « Tram » (tram dans les zones centrales ou « trains urbains » dans les régions suburbaines).

En règle générale, les nouvelles lignes de tram constituent des mesures très onéreuses et doivent donc répondre à des exigences particulières :

- Potentiel et proportionnalité : avant d'aménager des infrastructures, il convient d'examiner s'il est possible de répondre à la demande en adaptant le matériel roulant ou en donnant la priorité au système de bus.
- Structure du réseau de TP : les fonctions radiales et tangentielles des nouvelles lignes de tram doivent être mises en évidence. Il en va de même pour sa contribution à améliorer la structure du réseau et des nœuds entre les offres en matière de train, de tram et de bus ainsi qu'au désengorgement des gares centrales.
- Capacités de transport : il convient de mettre en évidence les potentiels de demande et les réserves de capacité avec/sans la nouvelle ligne de tram, à moyen et à long terme. On démontrera également la rentabilité de la solution retenue. Les nouvelles lignes de tram prévues sur des tronçons sur lesquels le TJM est inférieur à 10 000 doivent amener d'autres arguments convaincants pour établir leur utilité.
- Coordination avec le développement de l'urbanisation : la nouvelle ligne de tram doit être obtenue directement à partir de la stratégie sectorielle urbanisation. En règle générale, les nouvelles lignes de tram ne sauraient se justifier uniquement par la desserte d'une zone spécifique. Elles doivent également présenter des potentiels de développement pertinents sur les autres tronçons de la ligne. La coordination temporelle entre la nouvelle desserte en transports et le développement de l'urbanisation doit être démontrée de manière compréhensible.
- Intégration urbanistique : par rapport à l'offre de bus, les lignes de tram ont généralement des effets urbanistiques particuliers. On mettra en évidence les avantages supplémentaires pour les utilisations actuelles et futures le long de la ligne, ainsi que la valorisation de l'aménagement et les effets sur la qualité du séjour et des espaces ouverts.
- Intégration dans le système global de transport : les mesures d'accompagnement visant à améliorer la stabilité de l'exploitation et à désamorcer les éventuels conflits avec d'autres usagers et modes de transport (notamment le trafic cycliste) doivent être présentées et expliquées.

Les mesures dans le domaine tram/chemins de fer urbains sont attribuées à l'une des quatre sous-catégories suivantes :

6.1 Nouvelle ligne de tram ou de chemin de fer urbain

6.2 Construction/valorisation d'un arrêt de tram

- On apportera la preuve qu'il ne s'agit pas de mettre en œuvre la loi sur l'égalité pour les handicapés ou de procéder à des travaux d'entretien ou de remplacement ordinaires d'arrêts de tram.

7.5 Paquets comprenant des mesures modestes – Valorisation d'arrêts simples de tram et de bus (cf. catégorie 7 : Infrastructures pour bus/TP)

7.6 Paquets comprenant des mesures modestes – Construction d'arrêts simples de tram et de bus (cf. catégorie 7 : Infrastructures pour bus/TP)

¹¹² Délimitation par rapport au FIF selon l'art. 49, al. 3, LCdF

7. Infrastructures pour bus/TP

Les mesures d'infrastructure qui visent à améliorer le réseau de bus contribuent fondamentalement à rendre le système de TP plus efficace et plus durable dans l'agglomération. Pour chaque mesure, les aspects suivants doivent être pris en compte :

- La mesure doit découler de l'analyse de la situation et des tendances (fonctionnalité du réseau de bus, potentiel de demande), ainsi que du besoin d'action actualisé (p. ex. manque de stabilité de l'horaire, vitesse moyenne de croisière trop faible, structure du réseau de bus difficile à lire, cadence irrégulière, etc.).
- La stratégie pour les TP montre où et comment le réseau de bus doit être adapté (nouvelle ligne, accroissement de la cadence, nouvelles connexions avec le train/RER, nouveaux arrêts) ainsi que les étapes de mise en œuvre à cet égard.
- L'adaptation de l'infrastructure doit être bien visible dans la fiche de mesure et le lien avec la stratégie pour les TP doit y être présenté de manière compréhensible (on indiquera par exemple pour quelle modification de l'offre la mesure est prévue).
- La mesure sert exclusivement au trafic local. Si de nouvelles infrastructures ou du nouveau matériel roulant servent à la fois au trafic local et au trafic régional, les coûts de l'infrastructure ou du matériel roulant doivent être indiqués au prorata du nombre de kilomètres parcourus.

Les mesures de la catégorie principale Infrastructures pour bus/TP sont à attribuer dans l'une des 5 sous-catégories suivantes :

7.1 Nouvelle infrastructure pour bus

- Réaménagement ou extension des routes pour les voies de bus, adaptations du réseau routier pour les lignes de bus (p. ex. élargissement des virages, etc.) ;
- Extension ou construction de dépôts de bus, dans la mesure où cela permet une nette amélioration/extension de l'offre.

7.2 Électrification (trolleybus)

- Infrastructure pour systèmes de trolleybus

7.3 Systèmes alternatifs ne fonctionnant pas à l'énergie fossile (p. ex. bus électriques sans ligne de contact) :

- Les coûts d'investissement imputables correspondent aux surcoûts du matériel roulant pour le passage aux nouvelles générations de bus électriques par rapport aux trolleybus traditionnels à moteur diesel, y compris les modifications à apporter aux arrêts (stations de recharge) et d'autres installations indispensables. Pour le renouvellement de la flotte, il faut apporter la preuve de ces surcoûts importants par rapport à des bus diesel classiques, ces surcoûts devant toutefois être sensiblement inférieurs aux coûts d'investissement de l'électrification classique (trolleybus). Les coûts d'investissement économisés en raison du renoncement total ou partiel à des infrastructures pour trolleybus classiques (caténaires) sont à démontrer ; le remplacement d'infrastructures de trolleybus existantes par des propulsions alternatives (sans énergie fossile) ne peut pas être cofinancé.
- Les synergies de réseau avec des systèmes de trolleybus existants (p. ex. prolongement de lignes) sont à démontrer.

	7.4 Construction/valorisation d'un arrêt de bus - On apportera la preuve qu'il ne s'agit pas de mettre en œuvre la loi sur l'égalité pour les handicapés ou de procéder à des travaux d'entretien ou de remplacement ordinaires d'arrêts de bus. 7.5 Paquets comprenant des mesures modestes – Valorisation d'arrêts simples de tram et de bus : - Valorisation d'arrêts de tram et de bus dont les coûts ne dépassent pas 5 millions de francs (hors TVA). - On apportera la preuve qu'il ne s'agit pas de mettre en œuvre la loi sur l'égalité pour les handicapés ou de procéder à des travaux d'entretien ou de remplacement ordinaires d'arrêts de tram et de bus. 7.6 Paquets comprenant des mesures modestes – Construction d'arrêts simples de tram et de bus : - Construction d'arrêts de tram et de bus dont les coûts ne dépassent pas 5 millions de francs (hors TVA). - On apportera la preuve qu'il ne s'agit pas de mettre en œuvre la loi sur l'égalité pour les handicapés ou de procéder à des travaux d'entretien ou de remplacement ordinaires d'arrêts de tram et de bus.
8. Mobilité électrique dans les transports	Cette catégorie comprend les mesures suivantes : - les mesures infrastructurelles nécessaires pour passer aux véhicules alternatifs ne fonctionnant pas aux énergies fossiles ; - les éventuels compléments nécessaires au réseau de distribution d'énergie ; - les mesures de construction pour : - la mise en place de stations de recharge ou de ravitaillement accessibles au public ; - le stationnement répondant aux exigences spécifiques de la mobilité électrique (zones dites « vertes ») ; - l'infrastructure d'autopartage/de covoiturage dans le cadre de la mobilité électrique. Les mesures sont dérivées d'un concept global élaboré à l'échelle de l'agglomération, qui présente le réseau de mobilité électrique accessible au public ainsi que les étapes de mise en œuvre (à court, moyen et long terme).
9. Transport lié à l'activité économique et logistique	Les mesures d'infrastructure dans le domaine du transport lié à l'activité économique et de la logistique contribuent à un système global de transport plus efficace permettant un traitement à la fois rationnel sur le plan opérationnel et acceptable du point de vue urbain du trafic lié à l'activité économique et de la logistique dans l'ensemble de l'agglomération (réduction ou bonne gestion des nuisances dues aux poids lourds et au trafic utilitaire ainsi qu'au trafic de l'artisanat, des services et de livraison). Les mesures de la catégorie « transport lié à l'activité économique et logistique » tiennent compte des aspects suivants : L'analyse de la situation et des tendances permet de déterminer les flux de trafic économique à optimiser. Elle se fonde notamment sur un état des lieux concernant les acteurs impliqués et la demande en matière de transport lié à l'activité économique dans l'agglomération.

- Les mesures découlent d'un concept global visant à regrouper la distribution fine. Le concept détermine l'emplacement des stations de transbordement ainsi que de l'infrastructure nécessaire et indique les étapes de mise en œuvre. Les stations de transbordement doivent se situer dans des sites accessibles et appropriés sur le plan urbanistique (bonne desserte, dans une zone peu sensible au bruit).
- La stratégie sectorielle transports, ou une stratégie spécifique aux différents modes de transport, montre comment la nouvelle infrastructure s'intègre au système global de transport de l'agglomération (desserte routière sans traversée des quartiers résidentiels, site le plus proche possible des clients finaux, secteurs bénéficiant d'un désengorgement, etc.)

Pour certaines catégories ou sous-catégories de mesures, il convient de fournir des géodonnées et des informations factuelles. L'annexe 5 donne plus de précisions à ce sujet.

ANNEXE 4 : STRUCTURE DES FICHES DE MESURE ET DE DOCUMENTATION

Une fiche de mesure doit être établie pour les types suivants de mesures de la génération actuelle :

- mesures A et B, paquets de mesures comprenant des mesures modestes dans le domaine des transports ;
- mesures A et B dans le domaine de l'urbanisation ;

Une fiche de documentation avec des informations plus succinctes est recommandée pour les types de mesures suivantes :

- paquets de mesures sans mesures modestes ;
- mesures des planifications nationales et des autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes dans le domaine des transports ;
- mesures de transport ne pouvant être cofinancées par la Confédération ;
- mesures C dans le domaine des transports.

Il n'est pas nécessaire d'établir une fiche de mesure pour :

- les mesures convenues à partir du PA des générations antérieures ;
- les planifications cantonales (plans directeurs, plans de protection de l'air, programmes d'assainissement des points noirs en matière d'accidents, etc.).

Fiches de mesure du domaine des transports

Une fiche de mesure complète est établie pour chaque mesure A ou B du PA dans le domaine des transports. La structure et la mise en page de cette dernière peuvent être décidées librement. Les éléments ci-dessous doivent toutefois y figurer de manière claire.

Numéro de mesure	Numéro de chaque mesure. Indication du code ARE utilisé jusqu'à présent pour les mesures qui figurent dans un projet d'agglomération d'une génération antérieure ou qui remplacent une mesure d'une génération précédente
------------------	---

Désignation de la mesure	Choix d'une désignation explicite avec localisation et description succincte de la mesure (p. ex : « Musterhausen : passage inférieur pour piétons entre x et y »).
Catégorie de mesure	Chaque mesure est attribuée à une catégorie de mesures (et éventuellement à une sous-catégorie, cf. section 2.4.2).
Priorité selon l'organisme responsable	Horizon A, B ou C (de la génération actuelle) et indication de la priorité attribuée dans les éventuels PA de générations antérieures.
Représentation cartographique	Représentation des mesures sur une carte à l'échelle jugée adéquate en vue de localiser les mesures et, le cas échéant, de faire comprendre l'intégration à la stratégie sectorielle transports.
Description et faisabilité	Description précise du contenu de la mesure allant au-delà des seuls objectifs.
Opportunité et utilité	Justification qualitative de l'opportunité de la mesure, en particulier représentation des relations avec le besoin d'action et intégration dans la stratégie sectorielle transports.
Coûts	Indication des coûts imputables (coûts d'investissement et de planification) hors TVA.
État de la planification	Indication de l'état de la planification 1, 2 ou 3 (cf. section 3.5 et annexe 2) avec justification, liste des étapes de planification déjà entreprises et renvoi aux documents pertinents.
État « prêt à être réalisé et financé »	Description et indication des horizons temporels pour les étapes ultérieures de planification et de mise en œuvre (cf. section 3.5), réparties par : • Étude de projet ; • Approbation des plans/permis de construire ; • Dates prévues pour le début des travaux ; • et la mise en service. Description de la clé de répartition du financement (valable indépendamment du taux de cofinancement de la Confédération) de la part de l'agglomération entre les collectivités territoriales concernées ; indication éventuelle des parts fixes ; indication des contributions de tiers. Description du mécanisme de financement ; le cas échéant, présentation de l'engagement écrit de la commune ou des communes concernées.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Représentation des principaux liens de dépendance (du point de vue du contenu et du calendrier) par rapport à d'autres mesures du projet d'agglomération (avec indication du numéro et de la désignation de chaque mesure) ainsi que par rapport aux mesures des planifications nationales, cantonales et autres planifications pertinentes.
Responsabilité et acteurs impliqués	Désignation univoque du service responsable et d'autres services impliqués.
Mesures qui relèvent du plan directeur	Estimation de l'organisme responsable Si une mesure relève du plan directeur, l'état de coordination dans le plan directeur cantonal approuvé doit être indiqué comme suit (état au 1er janvier 2029) : « pas d'information », « informations préalables », « coordination en cours » ou « coordination réglée ».

Impact sur l'environnement	Explication et présentation (dans la mesure du possible cartographique) des éventuels conflits avec la législation (fédérale ou cantonale) sur la protection de l'environnement ou concernant les aires protégées ou importantes pour la protection de la nature et du paysage (inventaires fédéraux ou cantonaux, zones importantes pour la nature identifiées dans l'agglomération, etc.). Ces déclarations sont nécessaires pour les mesures qui se situent à moins de 50 mètres d'une zone protégée.
Extensions sur les surfaces d'assolement (dès 5000 m2)	Estimation/indications quantitatives de la surface utilisée si des surfaces d'assolement (dès 5000 m2) sont nécessaires pour la mise en œuvre de la mesure. Documentation du bien-fondé des mesures prévoyant des extensions sur les surfaces d'assolement en abordant notamment les aspects suivants : • justification du caractère optimal de la mesure (alternatives analysées et écartées, pesée des intérêts) ; • objectif et nécessité de la mesure en extension sur les surfaces d'assolement par rapport à un objectif que le canton estime important ; • assurance que les surfaces d'assolement sollicitées seront utilisées de manière optimale selon l'état des connaissances. En cas de consommation de surfaces d'assolement lors de la réalisation de projets fédéraux, toutes ces surfaces consommées inscrites dans un inventaire cantonal seront en principe compensées par des surfaces de superficie équivalente, en tenant compte de la qualité, avec le soutien des cantons concernés.
Informations supplémentaires pour la catégorie de mesures tram/chemins de fer urbains	Brève description de la mise en réseau future de la mesure prévue avec le train/RER et la distribution fine en indiquant les points suivants : • nombre d'arrêts de TP existants (train compris) dans un rayon de 500 mètres ; • nombre de lignes existantes de TP (train compris) dans un rayon de 500 mètres (avec mention des lignes principales) ; • fréquence durant toute la journée des lignes ferroviaires se trouvant dans un rayon de 500 mètres.
Indications quantitatives (documents distincts)	Liste des géodonnées et des informations factuelles fournies pour les mesures selon l'annexe 5.
Documents mis à disposition	Liste des documents soumis par voie électronique, qui sont particulièrement pertinents pour la compréhension (avant-projet, étude préalable, étude de faisabilité, rapport d'impact sur l'environnement, etc.).

Fiches pour les paquets comprenant des mesures modestes dans le domaine des transports

Une fiche de mesure par catégorie et par horizon doit être remise pour chaque paquet comprenant des mesures modestes avec demande de cofinancement dans le cadre du PTA (c'est-à-dire huit fiches de mesure au maximum). Les contenus suivants doivent figurer sur cette fiche :

Numéro du paquet de mesures	Numéro du paquet de mesures dans la même logique que pour les mesures individuelles. Indication du code ARE utilisé jusqu'à présent pour les paquets de mesures qui figurent dans un projet d'agglomération d'une génération antérieure ou qui remplacent un paquet de mesures d'une génération précédente.
Désignation et priorisation du paquet de mesures	Choix d'une désignation explicite pour le paquet de mesures avec « paquet comprenant des mesures modestes, catégorie XY selon section 2.4.2), horizon A/B/C ».
Coûts	Indication des coûts imputables du paquet de mesures en tant que somme des mesures modestes saisies dans le périmètre VACo ; hors TVA. Le cas échéant : répartition entre les parts de coûts à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre VACo ainsi que les parts de coûts pour les éventuels éléments d'infrastructure verte et bleue (une estimation sommaire suffit). Le cas échéant : indication des contributions aux coûts (non imputables) de tiers (autres fonds fédéraux, particuliers, entreprises, compagnies de chemins de fer, etc.).
Description de la conception	Mise en évidence de la cohérence du contenu des mesures modestes (avec référence aux éléments constitutifs pertinents du projet d'agglomération).
Représentation cartographique des mesures modestes	Représentation cartographique des mesures modestes à l'échelle jugée adéquate, avec indication du numéro de la mesure ; pour les plus grandes agglomérations, il est recommandé de répartir la représentation des mesures sur différentes cartes (cf. aussi annexe 6).
Mesures modestes et coûts	Liste des mesures modestes du paquet avec les informations suivantes : • Désignation claire des mesures modestes avec leur contenu et leur localisation (par exemple « Musterhausen : liaison pour cycles entre x et y ») ; • Numéro de la mesure modeste, en complément : indication du code ARE utilisé jusqu'à présent pour les mesures qui figurent dans un projet d'agglomération d'une génération antérieure (p. ex. en tant que mesure de l'horizon B) ou qui remplacent une mesure d'une génération précédente ; • Coûts des mesures modestes ; • Descriptif succinct et précis du contenu de la mesure modeste (max. 5 lignes), qui va au-delà des simples objectifs ; • Mention des éventuels conflits avec la législation (fédérale ou cantonale) sur la protection de l'environnement.
Indications quantitatives (documents distincts)	voir les informations factuelles à l'annexe 5.

Fiches de mesure du domaine de l'urbanisation

Une fiche de mesure complète est établie pour chaque mesure A ou B dans le domaine de l'urbanisation d'un PA. L'agglomération doit sélectionner les informations pertinentes afin de rendre le contenu de ces mesures compréhensible. La structure et la mise en page sont en principe libres. La structure et la mise en page de celle-ci sont libres. Tous les éléments suivants ne sont pas pertinents pour chaque mesure.

Numéro de mesure	Numérotation de chaque mesure. Indication du code ARE utilisé jusqu'à présent pour les mesures qui figurent dans un projet d'agglomération d'une génération antérieure ou qui remplacent une mesure d'une génération précédente.
Priorité selon l'organisme responsable (QUAND)	Horizon A ou B du PA de la génération actuelle (y compris horizon à plus long terme si nécessaire) et indication de la priorité attribuée dans les éventuels PA de générations antérieures. Pour les tâches permanentes, il faut indiquer quelles étapes de planification sont prévues, et dans quel horizon. ¹¹³ (y compris mention des compétences ainsi que des délais et définition des tâches).
Représentation cartographique (OÙ)	Représentation des mesures sur une carte à une échelle appropriée en vue de localiser les mesures et de rendre compréhensible la coordination avec les réseaux de transport.
Description de la mesure et acteurs impliqués (QUOI et QUI)	Description concrète de la mesure et liste des acteurs impliqués.
Évolution depuis le projet d'agglomération de la génération antérieure (QUOI)	Si la mesure figurait déjà dans le PA de la génération précédente : brève explication du développement depuis lors ou de la raison pour laquelle peu de progrès (voire aucun) n'a été possible depuis le PA de la génération précédente.
Classe de desserte en TP	Classe de desserte en TP actuelle et future (2050) selon la méthode de l'ARE.
Utilisations prévues (QUOI)	Indications sur les affectations prévues (industrie, bureau, logement, affectation publique, loisirs ou zone mixte).
Nombre d'habitants et d'emplois	Nombre d'habitants et d'emplois (HE), actuels et futurs : potentiel au moins pour les horizons A et B ainsi qu'à plus long terme (2050). Selon l'état de la planification, une estimation suffit.
Coordination transports et urbanisation (QUOI)	Le cas échéant (mesures de construction) : Preuve des capacités de transport, estimation du volume de trafic généré par les développements urbains prioritaires ; • Preuve qualitative des capacités de transport (TIM et TP) pour les petits développements urbains ; • Preuve quantitative à partir de 500 habitants et emplois supplémentaires ou lorsque la mesure d'urbanisation rend nécessaires de nouveaux aménagements ou des infrastructures de transport. Le cas échéant, indication de l'utilisation de concepts de mobilité.

¹¹³ Pour l'examen par la Confédération, il est utile que, dans la mesure du possible, chaque horizon de développement d'une mesure d'urbanisation soit présenté dans une fiche de mesure distincte. Les informations générales peuvent être reprises pour les différents horizons. De plus, la fiche de mesure doit contenir des informations spécifiques sur l'horizon en question.

Opportunité et utilité	Justification qualitative de l'opportunité de la mesure, en particulier représentation des relations avec le besoin d'action et intégration dans la stratégie sectorielle urbanisation. Le cas échéant : explication des avantages en termes d'amélioration des qualités paysagères et/ou des espaces ouverts (en particulier les éléments d'espaces ouverts ou les éléments d'infrastructure verte et bleue).
Étapes de mise en œuvre (QUAND et COMMENT)	Description et indication des horizons temporels pour les autres étapes concrètes de planification et de mise en œuvre (p. ex. début de la préparation, de la mise en œuvre, de la mise en service/ouverture), y compris les éléments paysagers ou d'espaces ouverts (le cas échéant). Distinction entre : • Étapes de mise en œuvre relevant de la compétence des pouvoirs publics ; dans ce cas, les horizons concrets doivent être indiqués ; • Étapes de mise en œuvre relevant de la compétence de tiers ; dans ce cas, il convient de décrire la manière dont les pouvoirs publics exercent leur influence, y compris l'horizon concerné.
Lien/délimitation avec d'autres mesures de transport et d'urbanisation	Représentation des principaux liens de dépendance (du point de vue du contenu et du calendrier) par rapport à d'autres mesures du projet d'agglomération (avec indication du numéro et de la désignation de chaque mesure) ainsi que par rapport aux mesures des planifications nationales, cantonales et autres planifications pertinentes. En cas de dépendance entre des mesures de PA de générations différentes, mention des codes ARE des mesures concernées.
Mesures qui relèvent du plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	Estimation de l'organisme responsable Si une mesure relève du plan directeur cantonal, l'état de coordination dans le plan directeur cantonal approuvé doit être indiqué comme suit : « pas d'information », « informations préalables », « coordination en cours » ou « coordination réglée ». Mention des éventuels conflits avec la législation (fédérale et/ou cantonale) sur la protection de l'environnement et présentation de l'approche à cet égard. Estimation/indications quantitatives de la surface des aires protégées d'importance nationale concernée par la mesure.
Extensions de la zone à bâtir sur la zone agricole et sur les surfaces d'assolement	A partir du moment où plus d'un hectare de zone agricole et/ou de surfaces d'assolement est concerné par une extension de zone à bâtir ou par la mesure : Estimation/indication quantitative de la surface utilisée. Le bien-fondé des mesures prévoyant des extensions sur la zone agricole (a priori en contradiction avec les objectifs de développement de l'urbanisation vers l'intérieur) et/ou les surfaces d'assolement (en contradiction avec une utilisation optimale du sol) doit être étayé en abordant notamment les aspects suivants : • objectif et nécessité de la mesure en extension sur la zone agricole/sur les surfaces d'assolement par rapport à la stratégie sectorielle urbanisation du projet d'agglomération ; • justification de la densité estimée en habitants et emplois ainsi que de son caractère optimal (alternatives analysées et écartées, pesée des intérêts).

Fiches de documentation pour les mesures des planifications nationales et des autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes dans le domaine des transports

Les mesures des planifications nationales et des autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes dans le domaine des transports ne sont pas évaluées dans le cadre de l'examen des projets d'agglomération. La fiche de documentation ne devrait donc décrire que brièvement la mesure correspondante afin d'expliquer les interactions spatiales et temporelles.

Des fiches de documentation doivent notamment être prévues pour les infrastructures de transport importantes, qui ont été définies et qui sont pertinentes pour le PA dans les régions étrangères limitrophes.

Les fiches de documentation doivent comprendre les éléments suivants :

Numéro de mesure	Il est recommandé d'attribuer à chaque mesure des planifications nationales et autres planifications pertinentes un numéro respectant la logique de numérotation des mesures du projet d'agglomération. Si existant, intégration d'autres numéros de référence (SIN, SIS, planifications des infrastructures de la Confédération).
Désignation de la mesure	Si possible, désignation officielle de la mesure par la Confédération/le pays étranger.
Description et représentation cartographique	Description brève et précise de la mesure, avec représentation sur une carte et explication de l'effet sur les transports et l'urbanisation dans l'agglomération concernée.
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	Présenter l'emplacement et la disposition des interfaces entre les différents modes de transport et les hiérarchies de réseau (local-régional-national-transfrontalier) et expliquer comment les réseaux de transport sont ainsi exploités de manière (plus) efficace et en harmonie avec les structures territoriales. Les questions suivantes doivent notamment être traitées : • dans quelle mesure l'infrastructure routière nationale de la Confédération qui doit être construite ou modifiée (nouvelle route nationale, nouveau raccordement à une route nationale) engendrera-t-elle un surcroît de trafic sur le réseau local ? • Quelles sont les mesures d'accompagnement prévues pour éviter un trafic accru sur le réseau subordonné (mesures du projet d'agglomération ou autres) ? • L'infrastructure ferroviaire de la Confédération qui doit être construite ou modifiée nécessitera-t-elle une adaptation du réseau de TP de l'agglomération (adaptation des lignes, adaptation de la disposition des arrêts, etc.) ? • L'adaptation de l'infrastructure nationale de TP induit-elle un besoin d'améliorer l'accès au train (infrastructure de MD, possibilités de stationnement pour les vélos, le TIM, l'autopartage, etc.) ?

Fiche de documentation pour les paquets sans mesures modestes

Lorsque cela est possible et judicieux, les mesures de transport peuvent être regroupées en paquets appropriés (cf. section 2.4.4). La fiche de documentation explique alors la relation fonctionnelle entre les mesures du paquet. Chaque mesure du paquet requiert toutefois une fiche de mesure propre. La fiche de documentation s'apparente dès lors à la page de titre des différentes mesures composant un paquet.

Numéro du paquet de mesures	Numéro du paquet de mesures dans la même logique que pour les mesures individuelles. Indication du code ARE utilisé jusqu'à présent pour les paquets de mesures qui figurent dans un projet d'agglomération d'une génération antérieure ou qui remplacent un paquet de mesures d'une génération précédente.
Désignation du paquet de mesures	Choix d'une désignation explicite avec localisation et description succincte de la mesure (p. ex. : « Musterhausen : connexion multimodale du pôle de développement xy »).
Mesures et coûts de celles-ci	Liste des diverses mesures du paquet avec les informations suivantes : - désignation de la mesure individuelle avec localisation et description succincte (p. ex. « Musterhausen : liaison pour cycles entre x et y ») ; - Numéro de chaque mesure : Il est recommandé de définir ces numéros comme un complément au numéro du paquet de mesures. Pour les mesures individuelles déjà présentes dans un PA d'une génération précédente (p. ex. dans l'horizon B) ou remplaçant une mesure d'un PA d'une génération antérieure : indication de l'ancien code ARE ; - Coûts de chaque mesure et somme des coûts de toutes les mesures composant le paquet.
Description de la conception	Description de la conception sur laquelle reposent les différentes mesures du paquet (avec renvois vers le module correspondant du projet d'agglomération) ; Mise en évidence des liens fonctionnels entre les différentes mesures.
Représentation cartographique des mesures	Représentation des différentes mesures à l'échelle jugée adéquate, avec indication du numéro de la mesure ; pour les plus grandes agglomérations, il est recommandé de répartir la représentation cartographique sur différentes cartes.

Fiches de documentation pour les mesures de transport qui ne peuvent pas être cofinancées par la Confédération

Des fiches de documentation sont élaborées pour chaque mesure de transport dans les horizons A et B, qui ne peut pas être cofinancée par la Confédération (cf. définition à la section 2.4.3). L'agglomération doit sélectionner les informations pertinentes (notamment description des mesures et de leur intégration au concept global). Les éléments suivants sont nécessaires dans tous les cas :

Numéro de mesure	Numérotation de chaque mesure. Indication du code ARE utilisé jusqu'à présent pour les mesures qui figurent dans un projet d'agglomération d'une génération antérieure ou qui remplacent une mesure d'une génération précédente.
------------------	--

Désignation de la mesure	Choix d'une désignation explicite avec localisation et description succincte de la mesure (p. ex : « Musterhausen : gestion de la mobilité »).
Priorité selon l'organisme responsable	Priorité « AvE » (mesure de priorité A ne pouvant être cofinancée par la Confédération) ou « BvE » (mesure de priorité B ne pouvant être cofinancée par la Confédération) selon le PA de la génération actuelle et mention de la priorité attribuée dans les éventuelles générations précédentes.
Description et localisation	Description précise du contenu de la mesure allant au-delà des seuls objectifs. Si nécessaire, localisation sur une carte et visualisation/illustration/plan/schéma. Il est notamment important de fournir une description et une localisation pour les mesures à l'étranger.
Opportunité et utilité	Justification qualitative de l'opportunité de la mesure, en particulier représentation des relations avec le besoin d'action actualisé et intégration dans la stratégie sectorielle correspondante. Description qualitative de l'utilité principale de la mesure en ce qui concerne les quatre domaines d'efficacité transports, urbanisation, sécurité et environnement.
État de la planification et mise en œuvre	État actuel de la planification ; Autres étapes de planification et de mise en œuvre, horizon temporel inclus.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Représentation des principaux liens de dépendance (du point de vue du contenu et du calendrier) par rapport à d'autres mesures du projet d'agglomération (avec indication du numéro et de la désignation de chaque mesure) ainsi que, le cas échéant, par rapport aux mesures des planifications nationales cantonales et autres planifications pertinentes.

ANNEXE 5 : EXIGENCES CONCERNANT LES GÉODONNÉES ET LES INFORMATIONS FACTUELLES

Pour certaines mesures A ou B dans le domaine des transports de l'actuelle génération, des **géodonnées** doivent également être fournies. Ces mesures sont localisées sous la forme d'un point, d'une ligne ou d'une surface. Aucune géodonnée n'est nécessaire pour les paquets comprenant des mesures modestes.

Les **informations factuelles** relatives aux mesures doivent être saisies dans un tableau Excel pré-formaté par l'ARE. La référence à la géoinformation est garantie par l'identifiant de la mesure. Ces informations sont nécessaires à plusieurs titres (comparaisons transversales, benchmarks, évaluation des mesures, classements en zone à bâtir, utilisation de surfaces d'assolement, etc.) dans le cadre du processus d'évaluation et doivent être impérativement livrées dans le format requis.

En ce qui concerne les **géodonnées**, les exigences suivantes s'appliquent :

- Le système de coordonnées utilisé est clairement indiqué.
- La représentation cartographique offre une précision d'au moins 5 m à l'échelle 1:5000.
- Les géodonnées sont transmises dans un format courant de géodonnées (Shapefile ou Geopackage, et si possible en plus KML).
- Au total, trois couches sont fournies :
 - une couche avec des objets « points » (titre : Agglo_Point) pour toutes les mesures dont le type de couche est « Point » selon le tableau ci-après ;
 - une couche avec des objets « ligne » (titre : Agglo_Line) pour toutes les mesures dont le type de couche est « Ligne » selon le tableau ci-après ;
 - une couche avec des objets « surface » (titre : Agglo_Surface) pour toutes les mesures dont le type de couche est « Surface » selon le tableau ci-après.
- Seuls trois attributs doivent être indiqués dans les géodonnées :
 - désignation du projet d'agglomération selon le code de « Espace à caractère urbain 2020 »¹¹⁴ (pour l'agglomération de Winterthour, p. ex. code 2030) (titre : Agglo_Nu) ;
 - numéro de la mesure selon l'organisme responsable (titre : Measure_Nu) ;
 - explication, obligatoire pour la sous-catégorie routes de contournement et de délestage des centres (titre : Comment)¹¹⁵.
- Les agglomérations doivent également fournir des informations :
 - sur le périmètre sélectionné lorsque celui-ci n'est pas identique au périmètre VACo (géodonnées « ligne »)
 - sur les communes à l'intérieur du périmètre sélectionné (types de couches de géodonnées « surfaces » avec les territoires de communes, le code OFS de la commune et le nom de la commune).

¹¹⁴ Office fédéral de la statistique (OFS), 21 mars 2024

¹¹⁵ Cet attribut est uniquement nécessaire pour la sous-catégorie « routes de contournement et de délestage des centres ». Pour cette sous-catégorie, l'agglomération doit ajouter dans la zone de texte soit « nouvelle route » soit « tronçons délesté ».

Catégorie de mesures		Sous-catégorie		Géodonnées		Informations factuelles
				Type de couche	À représenter	
1	Capacité des routes	1.1	Routes de contournement et de délestage des centres	Nouvelle route	Ligne	Tracé de la nouvelle route
						- TJM prévisionnel à 15 ans sur le nouvel axe, avec mesure - Sollicitation prévisionnelle des surfaces d'as-seulement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)¹¹⁶
				Tronçon délesté	Ligne	Tronçon délesté
						- TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, sans mesure - TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, avec mesure
2		1.2	Aménagements d'extension des capacités, tronçon routier/nœuds		Aucune donnée requise	- TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe/dans les nœuds, avec et sans mesure - sollicitation prévisionnelle des surfaces d'as-seulement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)
		1.3	Routes de desserte		Aucune donnée requise	- TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe - sollicitation prévisionnelle des surfaces d'as-seulement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)
		2.1	GT – Intervention ponctuelle (p. ex. ISL)		Aucune donnée requise	Aucune donnée requise
	Gestion du trafic	2.2	GT – Axe (p. ex. nouveau concept d'exploitation le long d'axes urbains)		Aucune donnée requise	sollicitation prévisionnelle des surfaces d'as-seulement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)
		2.3	GT – Surface (p. ex. concept d'exploitation généralisé pour tout un quartier)		Aucune donnée requise	sollicitation prévisionnelle des surfaces d'as-seulement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)
		2.4	GT : aux mesures de petite ampleur.		Aucune donnée requise	Aucune donnée requise

¹¹⁶ Conformément au principe 14 du plan sectoriel SDA du 8 mai 2020, en cas de consommation de SDA lors de la réalisation de projets fédéraux, toutes les SDA consommées inscrites dans un inventaire cantonal seront en principe compensées par des surfaces de superficie équivalente, en tenant compte de la qualité, avec le soutien des cantons concernés. Pour les mesures d'infrastructure de transport dans le domaine du PTA, les lignes de tram et de train urbain ainsi que les téléphériques bénéficiant d'une concession fédérale relèvent des « projets fédéraux ». Il s'agit par conséquent de respecter le principe 14 du plan sectoriel SDA. Dans le cadre de l'examen d'un projet d'agglomération, la Confédération ne vérifie toutefois pas si ce principe a été respecté.

3	Valorisation/ sécurité de l'espace routier	3.1	Carrefour, giratoire	Point	Centre du carrefour réaménagé	• sollicitation prévisionnelle des surfaces d'as-selement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)
		3.2	Tronçon routier	Ligne	Tronçon réaménagé	• Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multiplie la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m) • sollicitation prévisionnelle des surfaces d'as-selement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)
		3.3	Aménagement d'une place	Surface	Surface concernée par la mesure	• Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multiplie la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m) • sollicitation prévisionnelle des surfaces d'as-selement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)
		3.4	Valorisation des mesures modestes	Aucune donnée requise		• Aucune donnée requise
4	Interfaces multimodales		Aucune donnée requise			
5	Mobilité douce (MD)	5.1	Mesure individuelle mobilité douce	Aucune donnée requise		• En fonction de la mesure, si nécessaire pour la compréhension • sollicitation prévisionnelle des surfaces d'as-selement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)
		5.2	MD mesures modestes	Aucune donnée requise		• Aucune donnée requise
6	Tram/chemins de fer urbains	6.1	Nouvelle ligne de tram ou de chemin de fer urbain	Ligne	Tracé du nouveau tronçon	• Fréquence actuelle (le cas échéant) des TP aux heures de pointe du matin (7 h 00 à 8 h 00 ; sans mesure) • Fréquence actuelle (le cas échéant) des TP durant toute la journée (sans mesure) • sollicitation prévisionnelle des surfaces d'as-selement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)
				Point	Arrêts de la nouvelle ligne	

	6.2	Construction/valorisation d'un arrêt de tram	Point	Un point par arrêt	En fonction de la mesure, si nécessaire pour la compréhension
7	7.1	Nouvelle infrastructure de bus (profitant à une ou plusieurs lignes)	Ligne	Tronçon incluant la nouvelle infrastructure (et non pas toute la ligne de bus)	Pour les lignes concernées du réseau : - Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7 h 00 à 8 h 00 ; sans mesure) par ligne - Fréquence actuelle des TP durant toute la journée (sans mesure) par ligne - Fréquence des TP aux heures de pointe du matin (7 h 00 à 8 h 00 ; avec mesure) par ligne - Fréquence des TP durant toute la journée (avec mesure) par ligne
	7.2	Électrification (trolleybus)	Ligne	Tronçon incluant la nouvelle infrastructure (et non pas toute la ligne de trolley-bus)	sollicitation prévisionnelle des surfaces d'assolement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)
	7.3	Systèmes alternatifs ne fonctionnant pas à l'énergie fossile (p. ex. bus électriques sans ligne de contact)	Ligne	Tronçon sur lequel on peut renoncer à l'électrification	
	7.4	Construction/valorisation d'un arrêt de bus	Point	Un point par arrêt	Pour une mesure individuelle : En fonction de la mesure, si nécessaire pour la compréhension
	7.5	Valorisation d'arrêts simples de bus et de tram mesure modeste	Aucune donnée requise		Aucune donnée requise
	7.6	Construction d'un arrêt de bus ou de tram mesure modeste	Aucune donnée requise		Aucune donnée requise
8		Mobilité électrique dans les transports privés	Aucune donnée requise		sollicitation prévisionnelle des surfaces d'assolement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)
9		Transport lié à l'activité économique et logistique	Aucune donnée requise		sollicitation prévisionnelle des surfaces d'assolement (SDA) en ha (à partir de 5000 m²)

Exigences pour la saisie des informations factuelles par mesure d'urbanisation

Mesures d'urbanisation		Informations factuelles
Le cas échéant	Éventuelles nouvelles zones à bâtir (à partir de 1 ha)	• Surface en ha • Nombre prévisionnel d'habitants et d'emplois • Brève justification (cf. fiches de mesure ci-dessus)
	Sollicitation éventuelle de SDA (à partir de 1 ha)	• Surface en ha • Nombre prévisionnel d'habitants et d'emplois • Brève justification (cf. fiches de mesure ci-dessus)

ANNEXE 6 : EXAMEN PRÉLIMINAIRE

Pour repérer rapidement les éléments dans le cadre de l'examen préliminaire pour la Confédération, il est **recommandé** de livrer un tableau synoptique incluant des renvois aux différentes sections et aux numéros de page correspondants (cf. exemple ci-après) :

Table des matières		Section	Page
Première partie – Partie principale			
	Rapport de mise en œuvre	Section X/Annexe Y	p. xy/p. xyz
	Analyse de la situation et des tendances	Section X	p. xy
	...	...	...
Deuxième partie – Partie relative aux mesures			
	Carte des mesures du PA de la génération actuelle	Section X	p. xy
	Fiches de mesure	Section X	p. xy
	...	...	...

Les éléments obligatoires d'un projet d'agglomération sont énumérés dans les tableaux ci-après. Les indications sur fond gris concernent les contenus ou les formats recommandés.

Première partie – Partie principale

6 Modules	Rapport de mise en œuvre	• Résumé, sous forme de texte et/ou de tableaux, de l'état de mise en œuvre des mesures convenues (classées de préférence par domaine thématique, avec justification des principaux retards ; en mettant l'accent sur les mesures du PA de l'avant-dernière génération) ; • Représentation cartographique des mesures convenues pour les générations antérieures, ainsi que de l'état de leur mise en œuvre.
	Analyse de la situation et des tendances	• Texte, cartes, graphiques et séries chronologiques ; • Évolution des indicateurs MOCA jusqu'à présent, avec une brève description textuelle et une explication de l'évolution à ce jour.
	Vision d'avenir	• Représentation cartographique des thématiques liées au système global de transport (TIM/TP/MD) et à l'urbanisation (développements urbains importants), en tenant compte du paysage ; • description textuelle des éléments cartographiques ; • valeurs cibles 2050 des indicateurs MOCA avec description textuelle et explication du développement visé.
	Besoin d'action	• Comparaison entre l'analyse de la situation et des tendances (état effectif) et la vision d'ensemble (état souhaité), sous une forme synoptique ; • Besoin d'action sur la base de l'état de la mise en œuvre des mesures convenues.
	Stratégies sectorielles	• Représentation textuelle et cartographique par domaines thématiques
	Mesures	• Voir Deuxième partie – Partie relative aux mesures (page suivante)

Il est **recommandé de représenter les éléments suivants** :

- Cartes sur les mesures à prendre dans les domaines des transports et de l'urbanisation, en montrant de préférence les principaux changements par rapport aux générations précédentes, cartes des points faibles.

Deuxième partie – Partie relative aux mesures

- Tableau d'informations factuelles entièrement complété selon le modèle de l'ARE, mis à disposition avant le dépôt du PA.
- Localisation cartographique des mesures convenues et des nouvelles mesures soumises, ainsi que des mesures décidées dans le cadre des planifications nationales et d'autres planifications pertinentes en Suisse et dans les pays limitrophes. Pour les mesures modestes, choisir un mode de représentation judicieux (p. ex. représentation cartographique séparée).
- Fiches de toutes les mesures¹¹⁷ du PA de la génération actuelle (Ax et Bx) pour les domaines des transports (y compris paquets de mesures) et de l'urbanisation qui contiennent, le cas échéant, des indications concernant les éventuels liens de dépendance avec des mesures des planifications nationales et cantonales et d'autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes.

¹¹⁷ La structure et le contenu des fiches de mesure, de même que les géodonnées au niveau des mesures, sont présentés à l'annexe 4.

Il est **recommandé de représenter les éléments suivants** :

- Fiches de documentation pour les planifications nationales et les autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes.
- Fiches de documentation pour les mesures de transport qui ne peuvent pas être cofinancées par la Confédération.

Troisième partie – Tableaux de mise en œuvre

- Tableaux de mise en œuvre remplis pour chaque mesure convenue dans une (ou plusieurs) génération antérieure¹¹⁸.

¹¹⁸ Tant que les délais pour les mesures d'infrastructure de transport de la première et de la deuxième génération ne sont pas échus (vraisemblablement d'ici 2027), on mettra en évidence l'état de leur mise en œuvre.

Validation par l'autorité ou les autorités compétentes

- Approbation datée et signée des autorités compétentes (en général cantonales) pour la soumission du projet d'agglomération à la Confédération.

ANNEXE 7 : EXIGENCES DE BASE

Exigence de base 1 (EB1) : organisme responsable et participation

Tous les acteurs impliqués dans le projet d'agglomération (cantons, communes, collectivités régionales le cas échéant, autorités étrangères) parlent d'une seule voix avec la Confédération et désignent un service (organisme responsable) comme partenaire des autorités fédérales.

Cet organisme assure l'élaboration coordonnée du projet d'agglomération et démontre à la Confédération que les organes compétents approuvent le projet et se sont engagés à le mettre en œuvre dans le cadre des responsabilités qui leur incombent. Dans le cas des projets d'agglomération transfrontaliers, les collectivités territoriales étrangères participent à l'élaboration du projet et le valident.

Les collectivités territoriales impliquées dans le projet participent, par l'intermédiaire de leurs instances politiques et services compétents (notamment les services des transports et de l'aménagement du territoire ainsi que les services de l'environnement), à l'élaboration et à la mise en œuvre du projet d'agglomération et des planifications qui l'accompagnent. La population concernée est dûment informée sur le projet d'agglomération et peut donner son avis sur le sujet. Le but est d'obtenir un large soutien politique pour le projet, afin que sa mise en œuvre soit réalisée dans les meilleures conditions possibles.

Précisions

- Les organismes responsables assument l'élaboration et la mise en œuvre du projet d'agglomération (art. 23 OUMin). Ils disposent des compétences appropriées.
- Un organisme responsable ne doit pas forcément disposer de sa propre personnalité juridique. Le but est cependant que l'organisme responsable soit institutionnalisé de manière à ce que la forme d'organisation et les compétences permettent une gestion du projet aussi efficace que possible, qui s'appuie sur tous les acteurs concernés.
- Les mesures qui relèvent de la compétence des communes doivent être adoptées/approuvées par les organes communaux compétents.
- La population concernée est informée du contenu du projet d'agglomération de manière appropriée. Il doit être prouvé qu'elle a eu l'occasion de s'exprimer sur le projet dans son ensemble. Les organismes responsables sont libres de choisir la forme de cette consultation (p. ex. plateforme Internet interactive, séance d'information, ateliers, procédure de participation écrite). Un temps suffisant doit être prévu pour la participation de la population concernée et les documents doivent être rendus accessibles à toutes personnes intéressées. Une communication active et transparente à la population est souhaitable.
- Si le projet d'agglomération est repris dans le plan directeur cantonal ou régional, la participation de la population concernée peut se faire dans le cadre de la procédure spécifique à ce plan.

Exigence de base 2 (EB2) : exhaustivité et fil conducteur

Le projet d'agglomération répond aux exigences d'une planification globale cohérente et tient compte du paysage dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Le projet d'agglomération garantit un lien logique et compréhensible entre les six modules (section 2.2) ainsi que la cohérence entre les générations (section 2.1). Pour ce faire, il tient compte de l'état de la mise en œuvre (section 2.2) des mesures convenues dans le cadre des générations antérieures. Il est également coordonné avec les planifications nationales et cantonales et avec d'autres planifications importantes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes.

Précisions

- État de la mise en œuvre des mesures convenues des générations antérieures : présentation complète des bases requises par la Confédération pour l'évaluation, à savoir rapport de mise en œuvre dans la partie principale ainsi que tableaux de mise en œuvre.
- Analyse de la situation et des tendances : Analyse des bases nécessaires pour la déduction des mesures prioritaires dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Parallèlement à la description de la situation actuelle, on mettra en évidence les principales évolutions (séries chronologiques).
- Vision d'ensemble : définition d'objectifs de développement avec les principaux éléments de transports et leur coordination avec le développement de l'urbanisation (en tenant compte du paysage). Mise en évidence de la prise en compte des objectifs et des stratégies des concepts de développement territorial pertinents, tant à l'échelle nationale que cantonale.
- Besoin d'action : comparaison actualisée entre l'analyse de la situation et des tendances et la vision d'ensemble pour la génération actuelle ; changements par rapport aux générations précédentes. La représentation comprend obligatoirement les domaines des transports et de l'urbanisation (en tenant compte du paysage).
- Stratégies sectorielles transports et urbanisation : présentation des stratégies sectorielles dérivées de la vision d'ensemble et en rapport avec les besoins d'action (tenant compte du paysage).
- Mesures : Mesures de transport et d'urbanisation ainsi que leur priorisation (au moins horizons A et B).

Exigence de base 3 (EB3) : déduction de mesures prioritaires

Le projet d'agglomération contient des mesures priorisées dans le temps qui ont été déduites de manière cohérente et compréhensible de la vision d'ensemble, du besoin d'action et des stratégies sectorielles. Les mesures sont documentées et priorisées, et la définition de priorités thématiques/géographiques est, le cas échéant, justifiée, notamment en établissant le lien avec le besoin d'action actualisé.

La priorisation des mesures du PA pour la génération actuelle tient aussi compte de l'état de la mise en œuvre des mesures convenues lors des générations antérieures.

Les interdépendances des mesures d'un PA sont présentées avec les objectifs de développement et les mesures des planifications nationales, cantonales et autres planifications pertinentes (y compris dans les pays voisins) dans les domaines des transports (en particulier les aménagements de routes nationales et de chemins de fer) et de l'urbanisation.

L'efficacité des mesures au regard de la vision d'ensemble et des stratégies sectorielles du projet d'agglomération est démontrée, tout comme l'état de planification, le stade de financement et de réalisation, ainsi que la charge financière qu'induisent les mesures. Pour les mesures modestes, une explication qualitative suffit (cf. aussi annexe 3).

Précisions

- Chaque mesure dans les horizons A et B du PA de la génération actuelle est décrite dans une fiche de mesure (cf. annexe 4), avec présentation des processus de planification et de mise en œuvre ainsi qu'illustration cartographique.
- L'importance des différentes mesures pour les stratégies sectorielles est mise en évidence, ce qui inclut, pour les mesures d'infrastructure de transport de grande ampleur, une comparaison avec des solutions alternatives (notamment des mesures visant à augmenter l'efficacité des infrastructures existantes).

- La cohérence temporelle entre les mesures d'infrastructure de transport ou les mesures de transport et le développement de l'urbanisation (priorités, étapes) est mise en évidence.
- Les extraits de carte de l'agglomération comportant plusieurs mesures coordonnées dans l'espace et le temps ainsi qu'en matière de contenu sont représentées et documentées comme zones prioritaires¹¹⁹.

¹¹⁹ D'autres expressions sont possibles, par exemple espaces focaux ou pôles de développement

Exigence de base (EB4) : mise en œuvre et controlling

L'organisme responsable montre comment il assure, avec les autorités compétentes, une exécution des mesures efficace et dans les délais (organisation, processus). Il rend compte de la mise en œuvre des mesures et met à disposition à ce sujet les bases requises par la Confédération. Il expose la manière dont il contrôle la mise en œuvre (fréquence, méthode, procédure).

ANNEXE 8 : CRITÈRES D'EFFICACITÉ

Les questions principales et les précisions mentionnées ci-dessous peuvent être prises en compte pour évaluer le programme (section 3.6). Pour l'évaluation des mesures (section 3.5), les questions sont appliquées par analogie et adaptées en fonction de la situation.

Dans le cadre de l'évaluation des critères d'efficacité, on vérifie la cohérence du contenu entre les modules (notamment un besoin d'action compréhensible), la cohérence entre les générations et la coordination avec les planifications nationales, cantonales et autres planifications pertinentes en Suisse et dans les pays limitrophes.

CE1 : Améliorer la qualité du système de transport

CE 1.1 Amélioration du système global de transport

Questions fondamentales

- Existe-t-il une stratégie intermodale (y compris analyse et objectifs) ?
- Le besoin d'action concernant le trafic global est-il déduit et présenté de manière plausible ?
- Jusqu'à quel point les stratégies sectorielles transports et urbanisation et les mesures contribuent-elles, toujours en tenant compte du paysage, à optimiser le système global de transport, à le maintenir en état de fonctionnement et à réduire les charges (« ne pas renforcer partout tous les modes de transport ») ?
- Les réseaux sont-ils coordonnés entre eux et les modes de transport sont-ils judicieusement mis en réseau ?
- Les systèmes de transport et le développement de l'urbanisation sont-ils coordonnés ? L'accessibilité multimodale peut-elle être améliorée lorsque c'est judicieux ?
- De nouvelles offres de mobilité innovantes sont-elles également soutenues ?

Précisions

- Amélioration de la qualité de la desserte pour tous les modes de transport et de l'accessibilité là où persiste le plus grand besoin d'action (p. ex. développements urbains importants)
- Création de hiérarchies de réseau pertinentes de tous les modes de transport et déduction de mesures pour le fonctionnement des interfaces entre les réseaux et les diverses hiérarchies de réseau
- Amélioration de la maîtrise du trafic à grande échelle au-delà des frontières de l'agglomération avec une décharge simultanée des zones centrales et d'autres espaces urbains ou zones de détente sensibles

- Système d'incitation et projets pilotes relatifs à de nouvelles solutions de transport plus durables et plus efficaces (solutions technologiques)
- Compléments avec des éléments d'infrastructure verte et bleue pour des infrastructures de transport résilientes et adaptées au climat
- Pour les agglomérations présentant un fort volume de trafic lié à l'activité économique : existence d'une stratégie dans ce domaine ou, à tout le moins, traitement adéquat dans la stratégie globale des transports, amélioration de l'accessibilité pour le transport lié à l'activité économique (notamment coordination des sites logistiques et de la desserte) et réduction des nuisances qu'il induit
- Pour les agglomérations enregistrant un important flux de trafic touristique (par exemple grandes stations de sports d'hiver ou communes touristiques) : analyse des répercussions du trafic touristique, stratégies et mesures pour un transfert durable du trafic touristique du TIM vers les TP ou la MD et réduction des nuisances induites par le trafic touristique
- Présentation d'informations claires et compréhensibles sur l'état de la mise en œuvre des mesures de transport

CE 1.2 Amélioration de l'intermodalité et gestion active de la demande de mobilité

Questions fondamentales

- Existe-t-il des stratégies complètes en matière de mobilité combinée (avec analyse et objectifs), qui permettent de gérer la demande de mobilité pour l'ensemble de l'agglomération ?
- Dans quelle mesure les stratégies et les mesures contribuent-elles à améliorer l'intermodalité (TIM/TP/MD/offres de mobilité partagée) ? Des mesures sont-elles prévues afin notamment d'améliorer la combinaison des moyens de transport sur des sites adaptés ?
- Dans quelle mesure les stratégies et les mesures contribuent-elles à une réduction du trafic global et à un report sur des modes de transport plus respectueux de l'environnement et utilisant plus efficacement le terrain (en particulier TP, MD) ?
- Outre l'amélioration de l'offre, est-ce que des mesures efficaces de gestion de la demande de mobilité, en particulier la gestion du stationnement, sont prévues ?

Précisions

- mesures concernant la mobilité combinée : p. ex. mise en valeur ou création d'interfaces multimodales attrayantes, promotion d'un passage rapide aux TP/à la MD grâce à des installations P+R, accès amélioré à la MD
- Mesures push-pull : p. ex. : concepts de mobilité pour les projets ayant des répercussions importantes sur le trafic, pour les grands développements urbains ainsi que pour les utilisations générant beaucoup de trafic, gestion des espaces de stationnement et optimisation de l'offre de places de stationnement (semi-)publiques et éventuellement privées, gestion de la mobilité, mesures d'information et de sensibilisation

CE 1.3 Amélioration du système des transports publics

Questions fondamentales

- Dispose-t-on d'une stratégie complète pour les TP (y compris analyse et objectifs), avec des objectifs en matière d'offre ainsi qu'une coordination entre les offres de trains, bus et trams ?
- La stratégie des TP est-elle coordonnée avec les stratégies du TIM et de la MD ?
- En quoi la stratégie et les mesures de transport contribuent-elles à diriger le développement de l'urbanisation vers les sites bien desservis par les TP ?

- Les systèmes de transports publics sont-ils améliorés pour ce qui est de leur confort et de l'offre ?
- Les paquets comportant des modestes des catégories « valorisation des arrêts de tram et de bus » et « construction de nouveaux arrêts de tram ou de bus » sont-ils déduits de manière cohérente à partir de la stratégie des TP ? La conception sur laquelle reposent ces mesures présente-t-elle une qualité élevée (compréhensible et couvrant l'ensemble du territoire) ?

Précisions

- Coordination de l'offre du trafic local (structure du réseau, points de correspondances/interfaces multimodales, capacités) avec les conceptions d'offre du trafic régional et à longue distance établies par la Confédération et les cantons
- Amélioration et développement des infrastructures TP : amélioration de la stabilité des horaires, réduction du temps de trajet moyen dans les TP (p. ex. tracé en site propre, priorisation), réduction des temps d'attente ou de correspondance, amélioration de l'accessibilité et de la convivialité des arrêts
- Amélioration de la convivialité et de l'image du système de TP (information des voyageurs, extension des systèmes de communauté tarifaire, en particulier dans les agglomérations transfrontalières)
- Amélioration de la desserte en transport public des grands générateurs de trafic et des sites touristiques importants

CE 1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du trafic

Questions fondamentales

- Existe-t-il une stratégie complète (y compris analyse et objectifs) pour le réseau routier et le trafic motorisé ?
- Comment la stratégie ainsi que les mesures de transport et d'urbanisation contribuent-elles à une utilisation optimale des capacités routières, à la fluidité du trafic, à l'augmentation de la compatibilité dans les zones urbanisées et à la mise à disposition d'éventuelles capacités nécessaires ?
- Existe-t-il un concept général de gestion du trafic sur lequel les concepts d'exploitation et d'aménagement sont coordonnés et qui indique dans quels secteurs les charges du TIM doivent être dosées, à quels nœuds le trafic doit être contrôlé et où d'autres mesures de régulation, telles que priorisations des TP, s'imposent ?
- Les mesures portant sur le domaine du trafic routier dans les sections de réseau tournées vers les zones urbaines sont-elles coordonnées avec les exigences des TP et de la MD ?
- Les paquets comportant des mesures modestes des catégories « gestion du trafic » et « valorisation et sécurité de l'espace routier » découlent-ils de manière cohérente de considérations stratégiques en matière de TIM (et/ou d'autres réflexions dans le domaine des transports) ? La conception sur laquelle reposent ces mesures présente-t-elle une qualité élevée (analyse des points faibles sur l'ensemble du territoire) ?

Précisions

- Aspects à prendre en compte lors de la coordination avec les planifications nationales : mettre en évidence les effets de l'aménagement du réseau des routes nationales (élimination des goulots d'étranglement) et des jonctions d'autoroute avec le réseau routier ; interactions entre le réseau des routes nationales (y compris les jonctions) et le réseau routier régional/communal
- Exhaustivité de la stratégie en matière de réseau routier et de trafic motorisé : fonctions de réseau et hiérarchie de réseau, concept de gestion du trafic, stratégies de réduction du volume de trafic, de report dans le temps et dans l'espace ainsi que vers les TP et la MD, à chaque fois coordonnées avec les mesures des planifications nationales (jonctions, etc.)

- Mesures de gestion du trafic (mesures de régulation et de gestion) au niveau régional et local
- Les compléments apportés au réseau routier (nouveaux tronçons ou aménagements) comprennent tous des mesures d'accompagnement coordonnées du point de vue tant de leur contenu que de leur calendrier (vision globale du trafic)
- Amélioration du transport lié à l'activité économique et réduction des nuisances qu'il induit, en particulier dans les zones urbanisées
- Pour les agglomérations avec un important flux de trafic touristique : réduction des nuisances induites par le trafic touristique, stratégies et mesures pour la modération et la réduction du trafic dans les zones sensibles (concepts d'exploitation et d'aménagement, concepts de stationnement ou autre mesure dans les zones centrales touristiques fortement fréquentées et/ou dans les espaces verts et naturels de détente)

CE 1.5 Amélioration de la mobilité douce

Questions fondamentales

- Existe-t-il une stratégie complète pour la MD (avec analyse et objectifs), sur la base de la loi fédérale du 18 mars 2022¹²⁶ sur les voies cyclables (LVC) ? La stratégie traite-t-elle séparément la marche et le vélo ?
- Dans quelle proportion la stratégie et les mesures de transport contribuent-elles à améliorer l'attrait et la sécurité des réseaux de MB et, par conséquent, à transférer le TIM et à décharger les TP ?
- Dans quelle proportion la stratégie et les mesures contribuent-elles à diriger le développement de l'urbanisation vers des sites bien accessibles par la MD ?
- Les paquets contenant des mesures modestes de la catégorie « mobilité piétonne et trafic cycliste (mobilité douce) » sont-ils déduits de manière cohérente à partir de considérations stratégiques en matière de MD ? La conception sur laquelle reposent les mesures présente-t-elle une qualité élevée (couvrant l'ensemble du territoire) ?

¹²⁶ RS 705

Précisions

- Réseau d'itinéraires cohérent, continu et dense avec des liaisons directes, sûres et attrayantes dans le sens d'une bonne desserte en MD pour l'utilisation quotidienne et les loisirs (p. ex. voies cyclables rapides, réduction du temps d'attente aux feux, guidage et signalisation compréhensibles des itinéraires)
- Création de structures urbaines propices à la MD (par exemple zones bâties comptant peu de voitures, aménagement d'espaces ouverts conviviaux pour les piétons, installations pour le stationnement des vélos)
- Prise en compte des enjeux liés à la MD dans les concepts d'exploitation et d'aménagement et les installations de gestion du trafic (zones de régulation, ISL)

CE2 : Favoriser le développement urbain vers l'intérieur

CE 2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Questions fondamentales

- Comment le projet d'agglomération contribue-t-il, dans le domaine de l'urbanisation, à promouvoir le développement de l'urbanisation vers l'intérieur en interaction avec d'autres instruments d'aménagement du territoire pertinents, tels que les plans directeurs cantonaux ou régionaux ?
- Existe-t-il une stratégie sectorielle en matière d'urbanisation qui favorise le développement à l'intérieur du tissu bâti, fixe des limites au mitage et prévoit un développement de l'urbanisation sur

des sites facilement accessibles via les transports publics et la MD, concrétisant et complétant ainsi le plan directeur cantonal et les autres instruments d'aménagement du territoire pertinents ?

- Le paysage est-il pris en compte dans la stratégie sectorielle urbanisation ?
- Le projet d'agglomération montre-t-il comment, où et quand le potentiel de développement permet d'accueillir des habitants et des emplois supplémentaires ? Les principaux développements urbains prévus dans l'agglomération permettent-ils d'absorber une partie importante du potentiel de développement de cette même agglomération ?
- Existe-t-il des mesures d'urbanisation qui concrétisent le potentiel de développement de l'agglomération dans l'espace et dans le temps et qui poursuivent les objectifs stratégiques de développement de l'urbanisation vers l'intérieur ?
- Les quatre questions « Où ? Quoi ? Quand ? Comment ? » trouvent-elles une réponse dans le cadre de la stratégie sectorielle et des mesures d'urbanisation ? Les mesures d'urbanisation sont-elles classées de manière plausible dans les différents horizons ?
- Comment le canton, l'agglomération et/ou les communes situés dans le périmètre d'étude de l'agglomération encouragent-ils le développement de l'urbanisation vers l'intérieur, y compris pour les projets qui relèvent du secteur privé ?
- Le projet d'agglomération montre-t-il les effets du développement urbain sur le système de transport et sur la capacité des réseaux de transport ainsi que les mesures qui permettent de garantir la qualité de la desserte (classes de desserte en TP) et l'accessibilité (TP, MD, TIM) ?

Précisions

- Le PA montre comment les différents instruments d'aménagement du territoire contribuent à la promotion du développement de l'urbanisation vers l'intérieur, quelles sont les marges de manœuvre existantes, comment il concrétise les dispositions supérieures et quels effets il peut déployer
- Prise en compte du développement dans le tissu bâti et de l'urbanisation vers l'intérieur (accroissement des possibilités de construire, secteurs avec potentiel de densification) dans la stratégie sectorielle urbanisation et les mesures d'urbanisation.
- Localisation des principaux développements urbains existants. Mise en évidence des mesures de transport nécessaires pour améliorer la desserte des zones urbanisées en fonction des classes de desserte en TP actuelles et futures
- Localisation des installations existantes et prévues générant un trafic important (centres commerciaux, installations de loisirs) ; mise en évidence des mesures à prendre en matière de desserte multimodale (y compris développement de classes de desserte en TP) et déduction des mesures correspondantes ainsi que des étapes de développement à cet effet
- Présentation dans toutes les mesures d'urbanisation du projet d'agglomération (y compris les tâches permanentes) des étapes de mise en œuvre avec indication des compétences, des procédures, des délais, du développement, de la priorisation temporelle dans les horizons A, B et, si nécessaire, C. Distinction entre les étapes de mise en œuvre qui relèvent de la responsabilité des pouvoirs publics et celles qui relèvent de la responsabilité des particuliers
- Définition et ajout d'éventuelles priorités géographiques (pôles de développement, espaces focaux) avec concentration de mesures coordonnées dans le temps et l'espace
- Utilisation de systèmes d'incitation ou de projets pilotes visant à soutenir le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti (échanges d'expériences, offres de conseil, projets pilotes de planifications pour des surfaces importantes, etc.)
- Représentation d'informations claires et compréhensibles concernant l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation

CE 2.2 Mise en valeur de l'espace routier ainsi que des espaces ouverts dans la zone urbanisée

Questions fondamentales

- Dans quelle mesure les stratégies sectorielles transports et urbanisation ainsi que les mesures de transport et d'urbanisation contribuent-elles à créer et à mettre en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée et en marge de cette dernière ?
- Où de nouvelles possibilités de création d'espaces ouverts se font-elles jour dans la zone urbanisée et comment sont-elles mises en réseau ?
- Où les ajouts d'éléments d'infrastructure verte et bleue contribuent-ils à un développement urbain résilient et adapté au climat ? Des mesures de transport et d'urbanisation sont-elles prévues pour réduire l'effet de coupure des routes très fréquentées ?

Précisions

- Création, valorisation et mise en réseau d'espaces ouverts ; planification d'espaces ouverts de qualité dans le cadre du développement à l'intérieur du milieu bâti (p. ex. parcs, espaces publics) ou de projets de transports
- Planification de nouvelles infrastructures de transport ou d'une revalorisation qualitative (en considérant l'espace routier dans son intégralité, si possible en tenant compte des exigences de tous les usagers et d'une mise en réseau écologique¹²⁷ (p. ex. sentiers pédestres et cyclables ou concepts d'exploitation et d'aménagement, extension, création et valorisation de zones de modération du trafic ou de zones de rencontre)
- Ajout d'éléments d'infrastructure verte et bleue lors du développement de sites (p. ex. concepts de ville éponge), planification de développements de sites de haute qualité (p. ex. définition des exigences urbanistiques ou écologiques) grâce à des prescriptions relatives au plan d'affectation spécial
- Localisation des espaces ouverts nouveaux et existants ; garantie d'une bonne accessibilité (en particulier pour les piétons et les cyclistes) ; mise en réseau des espaces ouverts entre eux ainsi qu'avec le paysage en dehors de la zone urbanisée ; mesures efficaces pour réduire l'effet de coupure dans la zone urbanisée (p. ex. passage pour les piétons et les cyclistes)

¹²⁷ Utilisation d'éléments de mise en réseau écologique tels que des corridors, des axes ornés d'allées d'arbres, des bandes vertes le long des routes, de la verdure le long des tracés de tram, etc.

CE3 : Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic

Questions fondamentales

- Comment la stratégie relative à la sécurité objective et subjective du trafic est-elle traitée concrètement dans la stratégie globale de transport ? Existe-t-il une stratégie (y compris analyse et objectifs) pour la sécurité du trafic qui va au-delà de l'élimination des points noirs en matière d'accidents ?
- En quoi les stratégies sectorielles transports et urbanisation et les mesures de transport et d'urbanisation contribuent-elles à accroître la sécurité des transports objective et subjective ? Éliminent-elles, outre les points noirs, les zones accidentogènes ?
- En quoi les stratégies sectorielles transports et urbanisation et les mesures de transport et d'urbanisation contribuent-elles à prendre en compte les exigences spécifiques des groupes de population sensibles et à réduire les conflits entre cyclistes et piétons ?

Précisions

- Description des programmes actuels d'assainissement des villes, des cantons et des communes et de la manière dont les mesures du PA concernant la sécurité routière sont adaptées à ces programmes

- MD : existence de normes concernant les formes de guidage et le dimensionnement des installations de transport, déduction de mesures correspondantes
- Présence d'analyses des points faibles sur toutes les catégories de réseau, notamment pour la MD (points noirs et zones accidentogènes ; pour la MD, également points faibles qualitatifs mesurés à l'aune des normes)
- Preuve de planifications d'infrastructures de transport axées sur la sécurité, par exemple via l'utilisation d'instruments de sécurité de l'infrastructure (ISSI), en particulier dans les études de variantes (Road Safety Impact Assessment - RIA) et dans la conception du projet (Road Safety Audit - RSA)
- Déduction de stratégies et de mesures visant à assainir systématiquement les points noirs et autres endroits dangereux, coordonnées avec les programmes d'assainissement des routes
- Prise en compte concrète et présentation intelligible de la sécurité routière (objective et subjective) dans le cadre des concepts d'exploitation et d'aménagement
- Prise en compte particulière des groupes vulnérables (p. ex. écolier) dans l'espace public, notamment dans le domaine de la MD
- Création de zones à faible trafic ou de zones de modération du trafic

CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources

CE 4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ainsi que des nuisances sonores

Questions fondamentales

- En quoi les stratégies sectorielles transports et urbanisation ainsi que les mesures de transport et d'urbanisation contribuent-elles à réduire la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les nuisances sonores ?
- Dans les domaines de la protection de l'air et de la protection contre le bruit, prévoit-on des mesures complémentaires aux mesures des planifications nationales et cantonales ?
- Dans quelle mesure encourage-t-on des formes de mobilité et des comportements qui contribuent à réduire les émissions de polluants atmosphériques ?

Précisions

- Report modal en faveur des TP et de la MD
- Mesures orientées sur la demande en vue de réduire la charge de trafic dans les zones urbanisée et/ou de réduire la vitesse et améliorer la fluidité du TIM (par exemple concept d'exploitation et d'aménagement, gestion du trafic)
- Augmentation de la part des TP et du TIM ne fonctionnant pas à l'énergie fossile au moyen de systèmes d'incitation ou de projets pilotes encourageant des formes de mobilité respectueuses de l'environnement (électrification en particulier)
- Mesures visant à augmenter les taux d'occupation/d'utilisation (p. ex. offres de mobilité partagée)

CE 4.2 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces naturels et ouverts

Questions fondamentales

- En quoi les stratégies sectorielles transports et urbanisation ainsi que les mesures de transport et d'urbanisation contribuent-elles à réduire l'utilisation des ressources (surfaces et énergie) pour les nouveaux développements urbains et les nouvelles infrastructures (p. ex. en recourant à des solutions technologiques) ?

- En quoi les stratégies sectorielles transports et urbanisation ainsi que les mesures de transport et d'urbanisation contribuent-elles à préserver ou à développer les espaces naturels et paysagers importants (p. ex. corridors écologiques, zones de détente de proximité) ?
- Des mesures efficaces visant à minimiser les atteintes aux précieux habitats naturels ou semi-naturels et à intégrer les infrastructures de transport dans le paysage en tenant compte de l'aspect paysager et de l'effet de coupure (p. ex. aménagements proches de la nature, mise en réseau écologique) sont-elles incluses ?
- Des stratégies et des mesures efficaces sont-elles prévues pour raccorder l'agglomération aux zones de détente de proximité ?

Précisions

- Pour les développements urbains et les nouvelles infrastructures : minimiser la part des surfaces imperméabilisées et les dépenses énergétiques, par exemple concept d'économie circulaire
- Stratégies et mesures visant à protéger les espaces naturels très fréquentés (concerne surtout les agglomérations touristiques)
- Assainissement des conflits entre les infrastructures de transport et les corridors écologiques
- Mesures d'amélioration des accès aux installations génératrices de trafic en dehors des zones urbanisées

ANNEXE 9 : STADE DE FINANCEMENT ET DE RÉALISATION

État « prêt à être réalisé et financé »¹²⁸ – description des exigences pour les catégories 1 et 2.

¹²⁸ Cf. la définition « prêt à être réalisé et financé », section 3.5.1

État « prêt à être réalisé et financé »	Exigences
1 (jusqu'à 10 millions de CHF hors TVA, hors mesures modestes)	• Les étapes de mise en œuvre ultérieures (étude de projet, permis de construire, financement) sont présentées. • Pour les mesures relevant de la compétence d'une commune, on dispose d'une déclaration de la commune concernée indiquant qu'elle approuve le PA et qu'elle mettra en œuvre les mesures qui y relèvent de son domaine de compétence. • La répartition du financement prévue entre les collectivités territoriales impliquées et des tiers éventuels est présentée.
2 (plus de 10 millions de CHF hors TVA)	• L'état « prêt à être réalisé et financé » 1 est atteint. • Il est présenté de manière crédible que les procédures d'étude de projet et de permis de construire pourront être conclues dans l'horizon A. • Le financement résiduel des investissements est assuré dans une très large mesure et il est prouvé autant que possible que les coûts subséquents (entretien, exploitation) sont supportables. Les mesures sont à faire approuver par les organes compétents (exécutif communal, par exemple). L'approbation de l'organe compétent pour le crédit de mise en œuvre (assemblée communale, par exemple) n'est toutefois pas encore nécessaire à ce stade.