



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE
Trafic d'agglomération

01^{er} février 2023

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

Table des matières

1	Le programme en faveur du trafic d'agglomération	4
1.1	La politique des agglomérations de la Confédération	4
1.2	But du programme en faveur du trafic d'agglomération	5
1.3	Bases légales et valeur juridique des présentes directives	6
1.4	Déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération	7
1.5	Périmètre et droit aux contributions	8
1.6	Monitoring et contrôle des effets	10
2	Exigences pour les projets d'agglomération transports et urbanisation	13
2.1	Fonctions et buts du projet d'agglomération transports et urbanisation	13
2.2	Structure et modules du projet d'agglomération transports et urbanisation	15
2.2.1	Structure et cohérence	15
2.2.2	Modules	15
2.3	Exigences formelles concernant la présentation	22
2.4	Cohérence entre les générations	24
2.5	Coordination avec les planifications nationales et cantonales et avec les autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes	26
2.5.1	Coordination avec les planifications nationales	27
2.5.2	Coordination avec les mesures des planifications cantonales	28
2.6	Exigences de base	29
2.7	Les mesures du projet d'agglomération transports et urbanisation	34
3	Procédure d'examen	42
3.1	Vue d'ensemble et principes généraux	42
3.2	Critères d'efficacité	45
3.2.1	CE1 : Améliorer la qualité du système de transport	46
3.2.2	CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	50
3.2.3	CE3 : Accroître la sécurité du trafic	51
3.2.4	CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	52
3.3	Évaluation des mesures	54
3.3.1	Mesures d'infrastructure de transport	54
3.3.2	Mesures d'urbanisation	60
3.3.3	Mesures paysagères	61
3.3.4	Mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires	61
3.4	Évaluation du projet	64
3.4.1	Évaluation de l'utilité	65
3.4.2	Évaluation des coûts	66
3.4.3	Détermination du taux de contribution	67
3.4.4	Évaluation de la mise en œuvre	68
4	Mise en œuvre des projets d'agglomération transports et urbanisation	70
4.1	Accords sur les prestations	70
4.1.1	Renoncement à des mesures	70
4.2	Conventions de financement	71
4.3	Délais d'exécution	71
4.4	Délais de mise en œuvre pour les mesures de 1 ^{re} et 2 ^e génération	73
	Liste des abréviations	74

Annexes	76
Annexe 1 : Examen préliminaire	76
Annexe 2 : Structure des fiches de mesure et de documentation	78
Annexe 3 : Catégories de mesures dans le domaine des transports - description et exigences ...	88
Annexe 4 : Exigences concernant les géodonnées et les informations factuelles	96

1 Le programme en faveur du trafic d'agglomération

1.1 La politique des agglomérations de la Confédération

Les villes, les agglomérations et les aires métropolitaines gagnent en importance en tant que moteurs du développement économique, social et culturel. Elles fournissent des services qui leur sont certes utiles mais qui profitent aussi à leurs périphéries et aux zones rurales. Simultanément, l'espace urbain est confronté à de nombreux défis en matière d'aménagement. Le développement économique et la croissance démographique induisent notamment une mobilité croissante, qui surcharge les systèmes de transport.

Le Conseil fédéral a initié sa politique des agglomérations en 2001. Il a été motivé en cela par l'idée que le volume élevé de trafic dans les agglomérations ne pourrait être maîtrisé que si la Confédération cofinçait davantage les projets de transport des cantons et des communes. Les bases constitutionnelles requises à cet effet ont été créées dans le cadre de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. En 2006, le fonds d'infrastructure a été mis en place afin de financer les infrastructures du trafic d'agglomération pour une durée limitée jusqu'en 2027. En 2018, il a toutefois été remplacé par un fonds de durée indéterminée, à savoir le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Dans son rapport « Politique des agglomérations 2016+ »¹, le Conseil fédéral a confirmé les principales orientations suivies jusqu'alors par la politique des agglomérations de la Confédération, politique dont le programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) constitue un élément central.

Conjointement à la politique de la Confédération pour les espaces ruraux et les régions de montagne, la politique des agglomérations constitue une composante essentielle d'une politique de l'aménagement du territoire. Ces deux politiques se complètent l'une l'autre et fournissent ainsi une contribution importante à la mise en œuvre du Projet de territoire Suisse. Elles ont toutes deux fait l'objet d'une évaluation en 2022. Le Conseil fédéral devrait se prononcer sur les résultats et les prochaines étapes en 2023.

¹ Conseil fédéral (2015), Politique des agglomérations 2016+, Pour un développement cohérent du territoire suisse, 18 février 2015.

1.2 But du programme en faveur du trafic d'agglomération

Le système de transport et le développement de l'urbanisation sont étroitement liés. Avec le programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération soutient une planification cohérente des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations, par-delà les frontières communales, cantonales ou nationales.

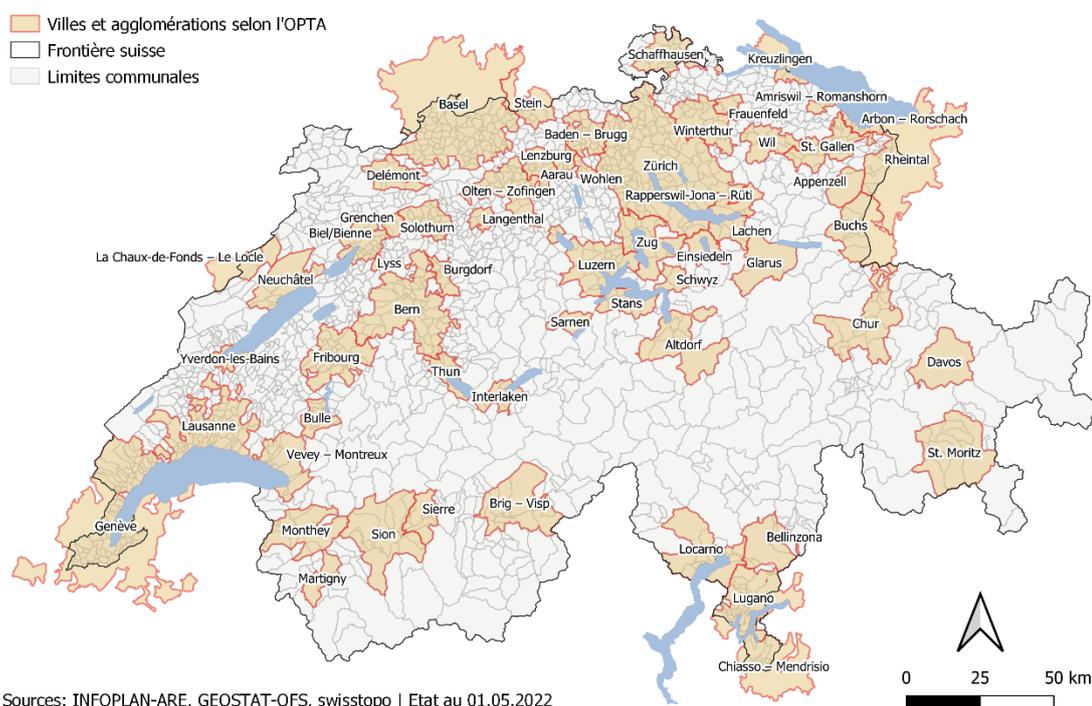
Dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération participe financièrement aux infrastructures de transport des villes et des agglomérations. Elle conditionne toutefois sa participation à l'existence d'un projet d'agglomération « transports et urbanisation »² qui coordonne de manière efficace le développement des transports et de l'urbanisation.

On distingue ainsi deux instruments ou procédures à différents niveaux institutionnels :

- Ancré au niveau de la Confédération, le PTA a pour but de répartir les ressources du FORTA entre les divers projets d'agglomération et les mesures qu'ils contiennent.
- Le projet d'agglomération est ancré quant à lui au niveau de l'agglomération (communes, régions, cantons). Il établit les stratégies de développement de l'agglomération, coordonne les acteurs impliqués et définit des mesures concrètes de mise en œuvre des stratégies.

Avec les projets d'agglomération, le PTA fournit une contribution essentielle au développement de l'urbanisation vers l'intérieur et à un système global de transport efficace et durable.

Figure 1: Villes et agglomérations ayant droit aux contributions³.



² Le qualificatif « transports et urbanisation » qui suit le terme *projet d'agglomération* sert à distinguer et à délimiter le projet d'autres projets d'agglomération éventuels. Il se déduit de la politique des agglomérations de la Confédération. Lorsqu'il est question de « projet d'agglomération » dans la suite du document, il faut toujours entendre « projet d'agglomération transports et urbanisation ».

³ Selon l'art. 19 et l'annexe 4 de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin ; RS 725.116.21).

1.3 Bases légales et valeur juridique des présentes directives

Les bases légales requises pour l'élaboration, l'examen et la mise en œuvre des projets d'agglomération sont fournies par la loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA)⁴, la loi fédérale 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)⁵, l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire pour la circulation routière (OUMin), ainsi que l'ordonnance du DETEC du 1^{er} février 2020 sur le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA)⁶. Les ressources du FORTA permettent de financer des contributions de la Confédération aux mesures visant à améliorer le trafic d'agglomération (voir l'art. 5, al. 1, let. b, LFORTA). Le Conseil fédéral propose, généralement tous les quatre ans, des crédits d'engagement à l'Assemblée fédérale pour ces contributions (art. 7, let. b, LFORTA). La Confédération alloue des contributions aux infrastructures de transport routier et ferroviaire ainsi qu'aux infrastructures de mobilité douce (MD), dans la mesure où celles-ci rendent plus efficace et plus durable le système global de transport et pour autant qu'un financement par d'autres moyens fédéraux soit exclu (voir l'art. 17a, al. 1 et 2, LUMin). Les ressources disponibles en faveur du trafic d'agglomération se fondent sur les crédits d'engagement correspondants et représentent en général entre 9 et 12 % des dépenses prévues dans le budget du FORTA (cf. art. 17f LUMin). L'art. 21 OUMin précise quels frais sont imputables pour le calcul des contributions fédérales. Les conditions pour le versement des contributions sont, quant à elles, fixées à l'art. 17c LUMin. Le montant des contributions dépend de l'efficacité globale des projets d'agglomération (art. 17d LUMin). L'annexe 4 de l'OUMin dresse la liste des villes et agglomérations ayant droit aux contributions (voir l'art. 19, al. 1, OUMin). Les communes ayant droit aux contributions sont énumérées dans l'annexe de l'OPTA (voir l'art. 1 OPTA). L'art. 24 OUMin régit les accords sur les prestations et les conventions de financement. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) examine les projets d'agglomération tout en impliquant d'autres offices fédéraux en charge des transports et de l'environnement (art. 10 OPTA). Il prépare les accords sur les prestations et vérifie périodiquement leur respect (voir l'art. 32, al. 5, OUMin). Les délais pour le début de l'exécution d'un projet de construction ainsi que les particularités applicables aux mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires sont fixés dans l'OPTA (voir les art. 18 et 17 OPTA).

Les présentes directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) servent de références techniques pour l'élaboration, l'examen et la mise en œuvre des projets d'agglomération à partir de la 5^e génération et présentent la procédure d'examen pour la Confédération. Elles se fondent sur les bases légales citées ci-dessus. Tenir compte des DPTA permet de s'assurer qu'un projet d'agglomération répond de manière efficace et ciblée aux exigences de la Confédération. Lorsque les acteurs impliqués respectent les indications de ces directives, la procédure d'examen peut être menée de manière plus ciblée et efficace. La Confédération peut ainsi garantir une égalité de traitement entre tous les organismes responsables.

⁴ RS 725.13

⁵ RS 725.116.2

⁶ RS 725.116.214

1.4 Déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération

Le PTA suit généralement un rythme quadriennal (voir

Figure 2). Les cantons, communes et collectivités régionales participant à un projet d'agglomération 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 projet d'agglomération. Pendant la phase d'élaboration, des entretiens d'état des lieux peuvent être menés si nécessaire entre la Confédération et l'organisme responsable afin de faire le point et d'apporter des réponses aux questions que se posent les agglomérations. La Confédération fixe les délais pour le dépôt des projets d'agglomération. Les organismes responsables qui souhaitent soumettre un projet d'agglomération doivent en informer la Confédération au plus tard un an avant le délai de dépôt fixé. S'ils ne respectent pas ce délai, la Confédération peut renoncer à l'examen de ce projet d'agglomération⁷.

Avant que l'organisme responsable soumette un projet d'agglomération, l'autorité politique compétente au niveau cantonal (en règle générale le gouvernement cantonal) doit valider toutes les parties dudit projet d'agglomération (partie principale y compris rapport de mise en œuvre, partie relative aux mesures, tableaux de mise en œuvre)⁸.

Dans le cadre d'un **examen préliminaire**, la Confédération vérifie que le projet remplit les exigences nécessaires qui sont indispensables à l'évaluation de celui-ci (section 2.3). Elle examine ensuite s'il remplit les **exigences de base** (section 2.6).

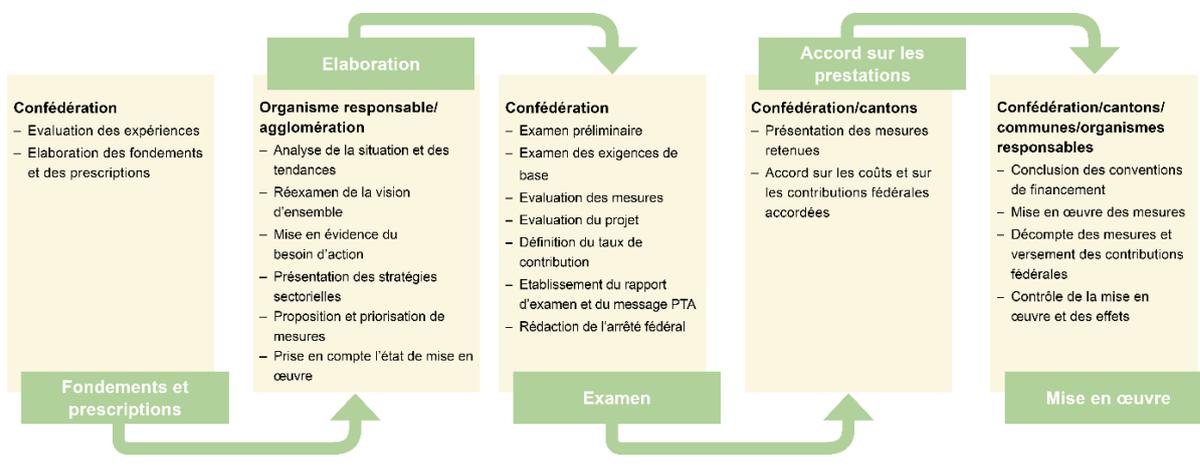
Lors d'une première étape de l'évaluation proprement dite du projet d'agglomération, la Confédération procède à une **évaluation des mesures** (section 3.3). La **détermination de l'efficacité du projet** (évaluation du projet, section 3.4) peut ensuite se fonder sur cette évaluation des mesures ainsi que sur les autres contenus du projet d'agglomération (section 2.2) ; elle inclut aussi l'évaluation de la mise en œuvre (section 3.4.4). Les résultats de l'évaluation sont consignés dans un **rapport d'examen**.

La rédaction du **message** relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération se fonde sur les résultats de l'examen effectué par la Confédération. En approuvant ces crédits d'engagement, le Parlement fédéral alloue également les moyens financiers requis par le PTA.

Sur cette base la Confédération conclut des **accords sur les prestations** (section 4.1) avec les organismes responsables concernés.

Une fois que les autorisations requises pour une mesure ont été obtenues et que les décisions d'octroi de crédit correspondantes ont été prises, une **convention de financement** est conclue entre le canton et l'office fédéral compétents (section 4.2).

Figure 2 : Déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération sur un cycle de quatre ans.



⁷ Art. 9, al. 1, OPTA

⁸ Art. 8 OPTA

1.5 Périmètre et droit aux contributions

Les villes et agglomérations ayant droit aux contributions (« VACo ») sont énumérées à l'article 19 ainsi qu'à l'annexe 4 de l'OUMin. Les communes ayant droit aux contributions sont mentionnées dans 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 (art. 19, al. 2, OUMin) est remplie (cf. art. 1a OPTA). La liste modifiée des communes ayant droit aux contributions (annexe OPTA) pour la 5^e génération est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023 (voir l'annexe OPTA).

La délimitation du **périmètre d'étude** d'un projet d'agglomération relève de la compétence de l'organisme responsable. Pour une collaboration efficace et ciblée, la Confédération recommande toutefois de focaliser le traitement sur le périmètre des communes ayant droit aux contributions, conformément à l'annexe de l'OPTA.

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**⁹. Si tel est le cas, l'élaboration du projet d'agglomération doit respecter les points suivants :

- Le choix du périmètre doit être motivé.
- L'analyse doit mettre en évidence des relations fonctionnelles importantes situées en dehors du périmètre d'étude choisi pour l'agglomération (systèmes de transport, demande de transport / 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 périmètre doit être motivé.
- Les divers périmètres doivent être présentés sur les cartes. Si le périmètre d'étude retenu est nettement plus grand que le périmètre VACo, il est recommandé d'établir des cartes détaillées pour ce dernier (par exemple des « loupes » pour la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles).
- Les fiches de mesure et les vues d'ensemble cartographiques montrent clairement les mesures prévues dans le périmètre VACo et celles qui doivent être prises hors de celui-ci.
- Les mesures hors du périmètre VACo peuvent faire l'objet d'un cofinancement lorsque le bénéfice qui en découle revient essentiellement à l'agglomération ou aux agglomérations adjacentes (art. 19, al. 3, OUMin).

En principe, les mêmes exigences s'appliquent aux projets d'agglomération **dépassant les frontières nationales**. Lors de l'évaluation, la Confédération tient toutefois compte des problèmes spécifiques posés par la coopération transfrontalière. 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.
- Pour ce qui est de l'état et de la qualité des données d'analyse, il n'est pas toujours possible de poser des exigences aussi élevées qu'avec les collectivités publiques suisses¹⁰. Les

⁹ Des règles similaires s'appliquent aux agglomérations ne comptant qu'une commune (Davos, par exemple).

¹⁰ Les défis spécifiques rencontrés doivent être exposés de manière claire et détaillée dans les divers modules, et en particulier dans le module 2 « analyse de la situation et des tendances », afin que la Confédération puisse en tenir compte lors de l'évaluation du projet.

données doivent cependant être améliorées progressivement dans la mesure du possible (en particulier en ce qui concerne les données relatives au transport transfrontalier).

- Les mesures d'infrastructure de transport à l'étranger dans les régions frontalières peuvent faire l'objet d'un cofinancement. Le programme en faveur du trafic d'agglomération étant tourné vers la Suisse, il est nécessaire, pour évaluer une mesure d'infrastructure de transport à l'étranger, de savoir si l'on peut en attendre une utilité déterminante en Suisse.¹¹ Les mesures de moindre ampleur doivent quant à elles exercer un impact perceptible sur le choix du moyen de transport et sur les flux de trafic transfrontaliers. La démonstration correspondante doit être apportée dans les fiches de mesure de manière qualitative ainsi que, si c'est possible et judicieux, sur le plan quantitatif. Les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires constituent un cas particulier : l'utilité pour la Suisse n'a pas à être décrite de manière qualitative pour chaque mesure partielle, mais seulement pour chaque paquet de mesures concerné.

¹¹ Art. 4, al. 4, OPTA

1.6 Monitoring et contrôle des effets

En vertu de l'article 5 de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu)¹², la Confédération est tenue de mener un contrôle périodique des effets¹³ 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 1.2). Les résultats de ce contrôle sont principalement destinés aux Chambres fédérales, qui sont informées de la réalisation des objectifs dans le cadre du message rédigé pour chaque génération de projets.

Cinq indicateurs, appelés indicateurs MOCA (**mon**itoring et **cont**rolling du trafic d'**ag**glomération), sont utilisés pour observer les développements à l'intérieur du périmètre VACo. Ces indicateurs servent de base pour le monitoring¹⁴ et le contrôle des effets du PTA. Les organismes responsables définissent tous les quatre ans, selon les instructions de l'ARE, une valeur cible pour chacun des indicateurs, et remplissent un questionnaire sur la réalisation de ces valeurs cibles¹⁵.

Détermination des valeurs cibles pour les indicateurs MOCA

Pour la cinquième génération de projets, des valeurs cibles quantitatives seront définies pour l'horizon 2040¹⁶. Les organismes responsables définissent et vérifient les valeurs cibles pour les cinq indicateurs MOCA¹⁷. Ces valeurs cibles et la contribution concrète du projet actuel pour atteindre ces valeurs 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 :

Tableau 1: Exigences quantitatives pour la définition des valeurs cibles

Indicateur		Exigence
1	Répartition modale	Part (en %) du transport individuel motorisé (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

¹² RS 616.1

¹³ Le contrôle des effets sert à évaluer l'impact du PTA, qui repose d'une part sur une analyse quantitative des indicateurs MOCA et des valeurs cibles, et d'autre part sur l'évaluation qualitative au moyen d'un questionnaire rempli par les organismes responsables.

¹⁴ Dans le cadre du monitoring, l'ARE met à disposition des données sur les cinq indicateurs MOCA.

¹⁵ Art. 20, al. 2, OPTA

¹⁶ L'horizon temporel défini pour garantir la comparabilité des données est 2040.

¹⁷ Art. 20, al. 2, OPTA

3	Répartition des habitantes et habitants selon la classe de desserte en transport public (TP)	Classification A/B/C/D/aucune selon la classe de desserte en TP correspondant à l'horizon de la vision d'ensemble (selon la méthode de l'ARE ¹⁸)
4	Répartition des emplois selon la classe de desserte en transport public (TP)	Classification A/B/C/D/aucune selon la classe de desserte en TP correspondant à l'horizon de la vision d'ensemble (selon la méthode de l'ARE)
5	Densité des zones d'habitation, mixtes et centrales bâties	Nombre d'habitantes, d'habitants et d'emplois (en équivalents plein temps - EPT) par hectare de zones d'habitation, mixtes et centrales bâties correspondant à l'horizon de la vision d'ensemble

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 distinguer entre plusieurs cas :

- 1) Agglomérations avec communes hors du périmètre VACo : si le périmètre de traitement englobe des communes ne faisant pas partie du périmètre VACo, il est possible d'exprimer les indications relatives au périmètre sans lesdites communes.
- 2) 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 non VACo).
- 3) Agglomérations dépassant les limites du territoire national : les valeurs cibles portent sur la partie suisse de l'agglomération (communes VACo)¹⁹.

Les valeurs cibles des 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. Il convient également de montrer dans quelle mesure les stratégies sectorielles et les mesures phares actuelles du projet permettent d'atteindre les valeurs cibles.

Questionnaire

Les organismes responsables des agglomérations qui ont déjà conclu au moins un accord sur les prestations lié à un projet d'agglomération remplissent, généralement tous les quatre ans, un questionnaire²⁰ qui leur est remis par l'ARE. Les informations fournies dans ces formulaires n'influencent ni le résultat de l'examen du projet d'agglomération effectué par la Confédération, ni l'élaboration de l'accord sur les prestations. Cette obligation d'information demeure, même en cas d'omission d'une ou de plusieurs générations de projets d'agglomération.

¹⁸ 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.

¹⁹ Les données étrangères n'étant pas comparables, la Confédération n'exige les indicateurs que pour la partie suisse.

²⁰ En général, environ un à deux ans avant le dépôt des projets d'agglomération.

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

Le questionnaire a pour but de réunir des informations sur les effets non quantifiables du PTA. Il s'agit de connaissances techniques qui n'ont pas besoin d'être approuvées par l'autorité politique compétente. Les questionnaires remplis ne servent qu'au contrôle des effets.

2 Exigences pour les projets d'agglomération transports et urbanisation

2.1 Fonctions et buts du projet d'agglomération transports et urbanisation

Le projet d'agglomération a les **fonctions** suivantes :

- Pour les collectivités territoriales, respectivement l'organisme responsable, le projet d'agglomération représente un instrument de coordination et de pilotage qui leur permet de planifier et de coordonner dans une perspective globale le développement des transports et de l'urbanisation, tenant compte du paysage.
- Le projet définit, du point de vue de l'agglomération, les évolutions visées à moyen et long terme dans les domaines des transports et de l'urbanisation, tenant compte du paysage.
- Il garantit la coordination avec les mesures dans les planifications nationales et cantonales et avec les autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes²¹.
- Il constitue un instrument de mise en œuvre de mesures concrètes dans les domaines des transports et de l'urbanisation.
- Le projet permet à l'organisme responsable de solliciter des contributions fédérales pour des mesures d'infrastructure de transport visant à l'instauration d'un système de transport global plus efficace et plus durable dans les villes et les agglomérations.
- Il sert de base à l'évaluation du projet et des mesures, ainsi qu'à la détermination du taux de contribution par la Confédération.

Le projet d'agglomération vise les buts suivants :

1. **Coordonner les transports et l'urbanisation** : le projet d'agglomération favorise un développement coordonné des transports et de l'urbanisation, tenant compte du paysage, et ce, indépendamment des limites cantonales et communales ou des frontières nationales.
2. **Cofinancer les solutions de transport** : le projet d'agglomération permet à la Confédération de cofinancer, dans les agglomérations, des infrastructures de transport qui sont importantes et dont le financement peut difficilement être supporté par les cantons et les communes seuls.
3. **Coordonner les mesures des planifications nationales, cantonales et des autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes** : le projet d'agglomération établit des stratégies globales de transport qui sont coordonnées avec les réseaux routiers et ferroviaires d'ordre supérieur ainsi qu'avec la planification des mesures correspondantes relatives aux transports et à l'urbanisation.
4. **Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti** : le projet d'agglomération favorise un développement de l'urbanisation vers l'intérieur de qualité et économe en surface et il soutient les courts trajets. Il contribue à la qualité de vie dans les agglomérations en améliorant les espaces publics, les espaces ouverts tournés vers les zones bâties ainsi que les paysages périurbains.
5. **Éviter le trafic, le transférer, le gérer harmonieusement et favoriser les interconnexions** : le projet d'agglomération élabore des solutions intégrant tous les modes de transport (vision globale du transport) pour gérer efficacement la croissance du trafic. Le projet reste ouvert aux innovations techniques. Une combinaison optimale de mesures efficaces en termes de coûts et de surface utilisée – que ce soit pour les transports publics, le trafic individuel ou le transport combiné – est garante du bon fonctionnement du système de transport, d'atteintes aussi limitées que possible à l'environnement et de courtes distances de transport. 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.

²¹ Art. 6, let. c, OPTA

6. **Coordonner le besoin d'action sur plusieurs générations de projets** : le projet d'agglomération s'appuie sur les générations antérieures et sur les mesures déjà convenues, dans l'optique d'une planification continue.
7. **Mettre en œuvre les mesures** : le projet d'agglomération 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 se focalise sur des projets réalisables avec un état de planification avancé et prêts à être réalisés.
8. **Coopérer au plan régional et améliorer la coordination avec la Confédération** : le projet d'agglomération est un instrument important pour une meilleure coopération – de manière plus contraignante – entre les cantons, les régions, les villes et les communes, ainsi que les régions limitrophes à l'étranger. Il pose les bases d'une mise en œuvre coordonnée par-delà les limites administratives de solutions efficaces et rassembleuses. Si les planifications régionales recourent des planifications nationales, leurs réflexions de planification doivent avoir fait l'objet d'une coordination avec les offices fédéraux compétents avant le dépôt du projet d'agglomération.

2.2 Structure et modules du projet d'agglomération transports et urbanisation

2.2.1 Structure et cohérence

Un projet d'agglomération comporte au moins trois parties : la partie principale, la partie relative aux mesures et les 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 antérieure²².

La partie principale comprend au moins six modules²³ (section 2.2.2 et Figure) : 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 ainsi que les mesures et leur priorisation. Au sens d'une planification continue, il n'est pas nécessaire que les modules du projet soient tous nouvellement élaborés à chaque génération. Le rythme minimal de mise à jour des différents modules est décrit à la section 2.2.2. Même si tous les modules ne sont pas nouvellement élaborés, le fil conducteur doit être garanti. Pour cela, chaque génération d'un projet d'agglomération doit être lisible et compréhensible, ce de manière indépendante.

La partie relative aux mesures se compose d'une fiche de mesure pour chaque mesure A et B et d'un tableau présentant les mesures relatives aux planifications nationales et cantonales et aux autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes²⁴.

Le projet d'agglomération se doit d'être cohérent à plusieurs égards : cohérent entre les générations (section 2.4), cohérent du point de vue de son contenu (section 2.2.2) et cohérent avec les planifications nationales et cantonales et avec les autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes²⁵.

2.2.2 Modules

Les six modules de la partie principale sont cohérents les uns avec les autres et suivent un « fil conducteur »²⁶. Les agglomérations sont libres d'adapter l'ordre des modules. Pour que le fil conducteur se dégage, 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. La mise en œuvre des mesures précédentes et les mesures des planifications nationales et cantonales et des autres planifications pertinentes sont systématiquement prises en compte.

Le PTA prévoit des cycles de quatre ans. Le projet d'agglomération s'intègre dans ce rythme. Dans le cadre d'un processus périodique, les générations antérieures sont mises à jour, développées et optimisées. Un organe responsable peut également sauter une génération sans que cela n'ait d'incidence négative sur l'évaluation du projet de la génération suivante (section 3.4.1).

Pour chaque module, le rythme minimal de mise à jour est indiqué ci-après. Si certains modules ne sont pas révisés ou ne le sont qu'à la marge, il convient de l'indiquer et de le justifier succinctement et de manière préliminaire pour chaque module. Si l'on saute une génération, tous les modules doivent être renouvelés au moment de la remise d'un projet d'agglomération, à l'exception éventuellement de la vision d'ensemble. Il est possible, pour chaque génération, de définir des priorités en termes de contenu ou de localisation dans la mesure où celles-ci sont déduites de manière compréhensible et motivée en partant du besoin d'action actualisé. Dans ce contexte, on tiendra compte des indications des rapports d'examen antérieurs de la Confédération. Le fait de définir des priorités n'induit pas forcément une moins bonne évaluation du projet pour autant qu'il n'y a pas de besoin d'action dans les modules non pris en

²² Art. 1b OPTA

²³ Art. 2 OPTA

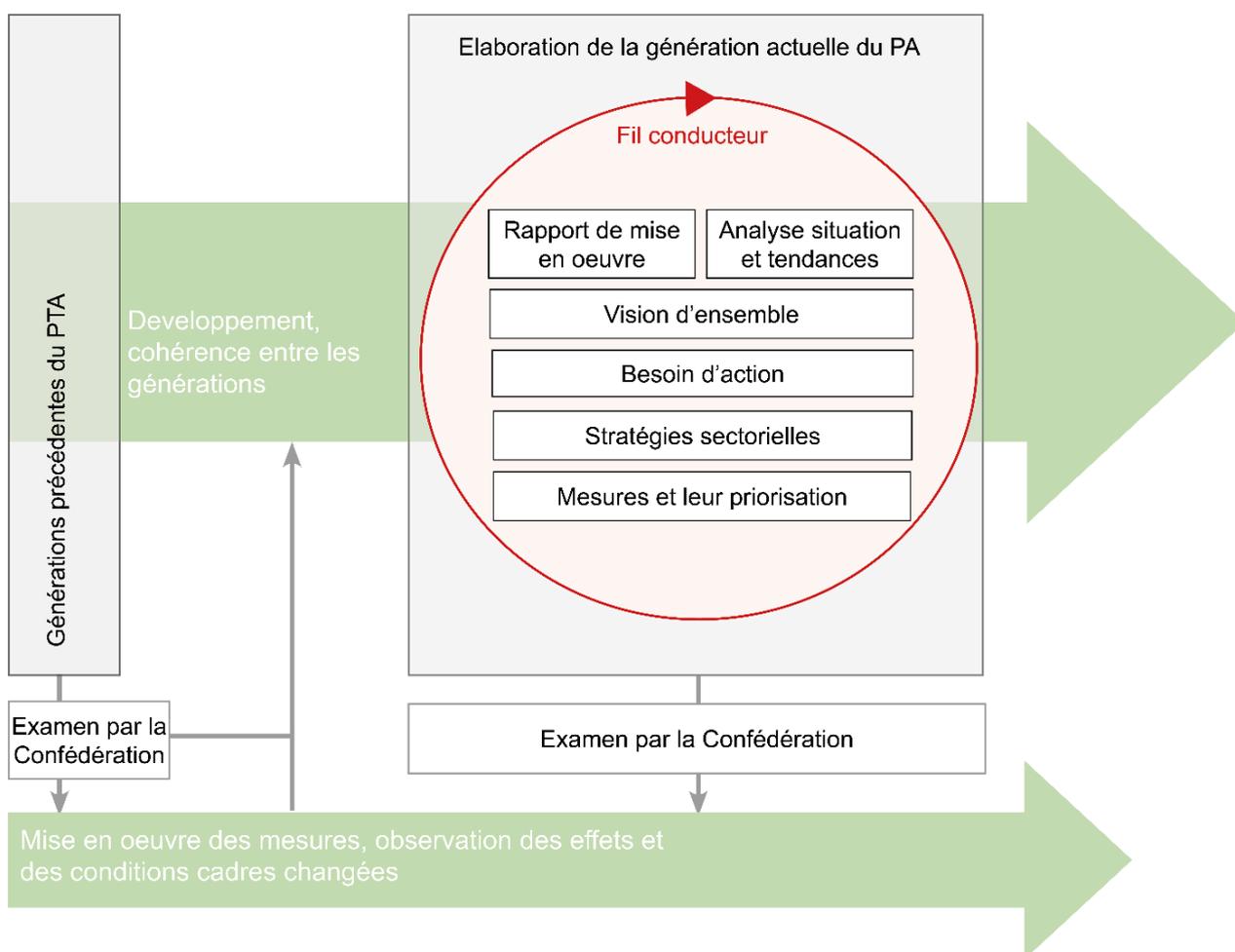
²⁴ Art. 3 OPTA

²⁵ Art. 6 OPTA

²⁶ Art. 6, let. b, OPTA

compte pour la génération en cours et que le projet d'agglomération prévoit une planification globale cohérente visant à coordonner le développement de l'urbanisation et des transports. Des représentations cartographiques doivent être fournies au moins 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 œuvre²⁷. Si certaines cartes sont assez parlantes, rien n'empêche de les utiliser pour illustrer plusieurs modules (par exemple pour la vision d'ensemble et la stratégie sectorielle urbanisation). Les cartes ne sont pas obligatoires dans le cas du module « besoin d'action », mais elles sont souhaitées pour une meilleure compréhension du projet d'agglomération (carte des points faibles, par ex.).

Figure 3 : Modules et « fil conducteur » pour le développement ultérieur et la mise en œuvre d'un projet d'agglomération



Les paragraphes qui suivent décrivent les principales caractéristiques des six modules d'un projet d'agglomération. La section sur les exigences de base (2.6) et l'annexe 1 fournissent des explications supplémentaires sur les exigences définies pour les divers modules.

²⁷Art. 1, let. c, et art. 2, al. 2, OPTA

1. Rapport de mise en œuvre (mise à jour : tous les quatre ans)

Question centrale : Où en est l'agglomération dans la mise en œuvre de ses précédents projets d'agglomération ?

Dans ce module, on présente l'état actuel de la mise en œuvre des générations antérieures. Cet élément constituant une base importante pour déterminer le besoin d'action et donc les mesures de la génération actuelle, il doit être mis à jour tous les quatre ans.

Le rapport de mise en œuvre intégré à la partie principale porte sur les points suivants :

- Il indique si l'agglomération tient le cap prévu pour ce qui est de la vision d'ensemble, des stratégies sectorielles et des valeurs cibles des indicateurs MOCA.
- Il dresse un état des lieux quant à la mise en œuvre des mesures pour chaque génération. Pour toutes les générations, il se concentre sur les mesures de grande ampleur et sur les mesures phares dans les domaines suivants : transports, urbanisation et le cas échéant paysage. Sont considérées comme des mesures phares celles qui sont primordiales pour que le projet d'agglomération déploie ses effets. Le rapport doit également traiter des mesures ayant une certaine influence pour que le projet d'agglomération déploie ses effets. Il doit présenter les étapes de mise en œuvre à venir pour les mesures non encore réalisées et les mesures nécessaires qui en découlent pour la génération actuelle (voir module besoin d'action).
- L'état de la mise en œuvre des mesures A convenues dans l'accord sur les prestations de l'avant-dernière génération (voir section 3.4.4) est examiné lors de l'évaluation du projet ; cet état sera présenté dans le rapport de mise en œuvre.
- Le rapport de mise en œuvre fera le point sur les retards concernant la mise en œuvre des mesures relatives aux transports, à l'urbanisation et au paysage et indiquera les causes principales. Il mentionnera également des informations concernant les mesures prises pour accélérer la mise en œuvre ou les alternatives éventuelles. En ce qui concerne les mesures relatives aux transports cofinancées par la Confédération, il informera d'un éventuel non-respect du délai concernant le début d'exécution d'un projet de construction selon l'art. 18 OPTA.

En complément du rapport de mise en œuvre intégré à la partie principale, l'organisme responsable soumet des tableaux de mise en œuvre²⁸.

- Les tableaux de mise en œuvre montrent, de manière systématique et pour toutes les mesures, comment progresse la réalisation des mesures convenues dans les accords sur les prestations des générations antérieures, et motivent les éventuels retards. Leur forme est déterminée par l'ARE, qui fournit aux organismes responsables un canevas correspondant.

2. Analyse de la situation et des tendances (mise à jour : tous les quatre à huit ans)

Questions centrales : Comment l'agglomération a-t-elle évolué jusqu'ici dans les domaines des transports et de l'urbanisation, tenant compte du paysage ? Comment évoluera-t-elle à l'avenir si rien n'est entrepris et si aucune planification dans les domaines mentionnés n'est réalisée ?

Ce module présente l'état actuel des systèmes de transport, de la structure urbaine, en tenant compte du paysage et de l'environnement. L'analyse de la situation environnementale (bruit et émissions atmosphériques, par exemple) est nécessaire pour pouvoir évaluer les effets du projet d'agglomération sur l'environnement. Il convient de procéder à une analyse de la situation et des tendances pour chaque génération afin de déterminer le besoin d'action et les interdépendances. Elle n'a toutefois pas à être

²⁸ Art. 1, let. c, OPTA

actualisée de fond en comble à chaque fois : 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. L'analyse de la situation et des tendances examine les évolutions observées jusqu'alors et les tendances. Il convient d'indiquer, dans le chapitre consacré au besoin d'action, ce qui a déjà été atteint en renvoyant de manière explicite aux mesures antérieures.

L'analyse de la situation et des tendances traitera au moins les thématiques ci-après, en complétant si possible la description de l'état actuel par des séries chronologiques :

- Périmètre de l'agglomération, structuration spatiale et relations fonctionnelles avec les espaces et les agglomérations voisins (territoire d'action du Projet de territoire, par exemple).
- Domaine urbanisation : évolution des habitants et des emplois ; développement de l'urbanisation ; localisation de grandes zones de développement (p.ex. pôles de développement stratégiques, zones d'urbanisation vers l'intérieur et installations générant un trafic important selon le PDCn et/ou autres instruments de planification²⁹ déterminants) et qualité de leur desserte par les TP.
- Domaine paysage et environnement : structure générale du paysage et des espaces ouverts (à l'intérieur et à l'extérieur du milieu bâti) ; principaux corridors de liaison écologique et césures vertes structurant les zones bâties ; aires protégées ; pollution de l'air (NOx, PM10) et nuisances sonores.
- Domaine transports : analyse spatiale des flux pendulaires et des autres flux importants du trafic (lié à l'activité économique, aux achats ou au tourisme), répartition modale (volumes et prestations de transport) ; offre et demande du système de transports publics (train, tram, bus) ; structure et charge du réseau routier (hiérarchie du réseau, goulets d'étranglement) ; emplacement des zones de modération du trafic ; mesures de gestion de l'offre et de la demande (mesures push et pull), y c. gestion des places de stationnement ; structure et qualité du réseau de mobilité douce ; offre intermodale ; accidents ; activités dans le domaine de la gestion de la mobilité.

Dans ce module, il est également conseillé de mettre en évidence l'évolution des indicateurs MOCA.

D'autres thèmes ont leur place 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 en milieu alpin par exemple), à sa situation transfrontalière (frontières cantonales ou nationales) ou à ses fonctions particulières (agglomérations touristiques, espaces à forte orientation logistique ou autres défis spécifiques). Il est tenu compte de ces particularités dans l'évaluation du projet pour autant que les relations entre les défis spécifiques et l'orientation stratégique du projet d'agglomération soient présentées de manière compréhensible.

3. Vision d'ensemble (mise à jour : tous les huit à douze ans)

Question centrale : À quoi ressemble la structure future souhaitée pour les transports et l'urbanisation, tenant compte du paysage de l'agglomération ?

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, et en tenant compte du paysage. Les thèmes liés au paysage sont à traiter pour autant qu'il soit possible d'évaluer les effets des mesures dans le domaine des transports et d'urbanisation sur le paysage. Du point de vue quantitatif, il est recommandé, dans ce module, de présenter et de prendre en compte notamment les valeurs cibles pour les indicateurs MOCA. Les défis spécifiques des agglomérations ayant un impact sur la structure urbaine et sur le système de transport peuvent également être abordés (même en dehors

²⁹ Dans les directives, le terme « autres instruments d'aménagement essentiels » est utilisé comme terme générique pour désigner des planifications comme les plans directeurs régionaux, les planifications régionales, les concepts régionaux en matière de transport et d'urbanisation, etc.

du périmètre VACo). La vision d'ensemble correspond à un état futur. Il peut être judicieux d'y représenter les principaux changements par rapport à la situation actuelle. Les principaux changements sont toutefois généralement abordés dans les stratégies sectorielles. L'horizon temporel visé est d'environ vingt ans en partant de la génération actuelle. La vision d'ensemble doit aborder au moins les thèmes suivants :

- Définition des types d'espaces et de leurs objectifs de développement
- Principaux éléments de transports et coordination de ceux-ci avec le développement de l'urbanisation
- Principaux espaces naturels et paysagers, et liens entre ceux-ci
- Prise en compte des buts et des stratégies du Projet de territoire Suisse, du plan sectoriel des transports, partie Programme ainsi que des conceptions cantonales de développement territorial

La vision d'ensemble garantit une constance sur plusieurs générations de projets. Il faut donc éviter de la réviser de fond en comble à chaque génération. La vision d'ensemble doit néanmoins être adaptée lorsque cela s'impose au vu des évolutions constatées ou des valeurs cibles définies ou si le rapport d'examen du projet de la génération précédente contient des indications en ce sens. En tout état de cause, il convient d'indiquer si et où des changements substantiels ont été apportés par rapport aux générations antérieures.

4. Besoin d'action (mise à jour : tous les quatre ans)

Questions centrales : Si l'on se fonde sur l'analyse de la situation et des tendances, sur la vision d'ensemble, sur les stratégies sectorielles et sur les mesures déjà convenues, quelles sont les plus grandes lacunes qui persistent ? Quels problèmes faut-il traiter en priorité ?

Le besoin d'action pour la génération actuelle est mis en évidence au moyen d'une comparaison entre l'analyse de la situation et des tendances, l'état de la mise en œuvre, les stratégies sectorielles et la vision d'ensemble de l'agglomération (comparaison entre la situation visée et la situation actuelle). Il s'agit ici de montrer clairement quels sont les problèmes à traiter en priorité dans la génération actuelle (qu'est-ce qui se fait dans la génération actuelle et pourquoi ? Quel est le but poursuivi ? Est-ce cohérent avec les générations précédentes ? Qu'y a-t-il de neuf ou de différent ?), quelles sont les priorités qui en découlent pour les stratégies sectorielles et pourquoi, et quelles sont les mesures qui en découlent. Ce module montre en particulier quelles faiblesses ont pu être corrigées grâce aux mesures déjà prises, et permet d'identifier le besoin d'action restant. Cela peut se faire de manière appropriée sous une forme cartographique (carte des points faibles), ou grâce à une vue d'ensemble contenant des tableaux. Dans le module « besoin d'action », il est possible de déduire des priorités thématiques ou géographiques dans le projet d'agglomération actuel. Si des difficultés de mise en œuvre surviennent pour des projets clés, on mettra en évidence des solutions de repli (par exemple sous la forme de scénarios). Des priorités devraient aussi être définies pour le besoin d'action afin que le contenu de la génération actuelle soit justifié. Ceci s'effectue soit intégralement dans ce module, soit dans le module des stratégies sectorielles.

Le module « besoin d'action » tient lieu de charnière entre l'analyse de la situation et des tendances, la vision d'ensemble, les stratégies sectorielles et les mesures du projet actuel et fait également le lien entre les différentes générations. À ce titre, il remplit un rôle essentiel lorsqu'il s'agit de démontrer la cohérence entre les générations et d'évaluer l'efficacité globale d'un projet d'agglomération. Il doit donc être mis à jour tous les quatre ans dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Dès lors qu'un PA prévoit des mesures paysagères, le besoin d'action dans le domaine du paysage doit également être traité. Dans le cas contraire, il n'est pas obligatoire de traiter le domaine du paysage dans ce module.

5. Stratégies sectorielles (mise à jour : tous les quatre à huit ans)

Question centrale : Comment atteindre la vision d'ensemble et comment réagir, via les stratégies sectorielles, au besoin d'action dans les domaines des transports et de l'urbanisation, et tenant compte du paysage ?

Les stratégies sectorielles des transports et de l'urbanisation, tenant compte du paysage, se réfèrent au besoin d'action pour guider l'agglomération vers la vision d'ensemble définie. Elles sont déduites de la vision d'ensemble et doivent tenir compte du besoin d'action. Les stratégies sectorielles doivent par ailleurs être concrètes sur le plan territorial et aborder la situation spécifique de l'agglomération. Outre des explications textuelles, elles comportent impérativement des représentations cartographiques³⁰ et sont réexaminées à chaque génération. Les stratégies sectorielles portent au moins sur les thèmes suivants :

- Stratégie sectorielle urbanisation (en tant compte du paysage) : explications concernant la coordination et l'harmonisation avec les plans directeurs cantonaux et les autres instruments de planification déterminants. Énoncés nuancés et plus concrets découlant de la vision d'ensemble au sujet de l'évolution future des grandes zones de développement relevant des agglomérations, des zones d'urbanisation vers l'intérieur et de leur utilisation, et de la coordination avec les pôles de développement stratégiques ancrés dans les plans directeurs cantonaux et les autres instruments de planification essentiels. Coordination avec les réseaux et l'offre de transport existants et avec les nouvelles infrastructures de transport. Espaces ouverts dans la zone urbanisée et autres évolutions importantes en tenant compte des aspects paysagers, ce qui inclut par exemple des indications stratégiques sur des éléments paysagers ayant une valeur particulière du point de vue de la biodiversité, du paysage (au sens esthétique du terme), de la détente de proximité ou des césures. Il n'est pas obligatoire de prévoir une stratégie sectorielle ad hoc « paysage ».
- Stratégie sectorielle transports : concepts et hiérarchies de réseau pour tous les modes de transport (suppression des lacunes du réseau, compléments pour les réseaux existants, interfaces multimodales importantes, amélioration de l'offre et de la qualité pour les TP, le TIM et la MD). Les représentations doivent être choisies de manière à faire ressortir globalement les intentions de développement pour chaque mode de transport et leur coordination globale dans le périmètre d'étude de l'agglomération. En outre, il faut aussi présenter les concepts d'offre pour les TP, les stratégies de coordination des modes de transport et de développement de l'offre multimodale et la gestion des transports et de la mobilité (voir la section 2.7 Mesures de gestion de la demande) ainsi que les éventuelles stratégies de décarbonisation du transport (p. ex. promotion de l'électromobilité). Le transport lié à l'activité économique doit également être traité dans les agglomérations avec des charges importantes résultant du trafic lié à l'activité économique³¹ et des centres logistiques. Les transports liés à l'activité économique sont des transports importants dans l'ensemble du système de transport d'une agglomération qui doivent être pris en compte dans la planification globale des transports et qui entraînent le cas échéant des mesures concrètes. Dans le même ordre d'idées, les agglomérations touristiques ne pourront faire l'impasse sur le trafic touristique. La stratégie sectorielle montre 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.

³⁰ Art. 2, al. 2, OPTA

³¹ Par transport lié à l'activité économique, il faut entendre le transport de marchandises, les déplacements liés à une activité de service (avec ou sans marchandises) et le 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)

6. Mesures et leur priorisation (mise à jour : tous les quatre ans)

Question centrale : À l'aide de quel portefeuille actualisé de mesures met-on en œuvre les stratégies sectorielles transports et urbanisation ? Pour quelles mesures de transport un cofinancement de la Confédération est-il sollicité ?

Le portefeuille de mesures doit être actualisé à chaque génération. Il est possible de définir à chaque fois des priorités thématiques ou territoriales, en tenant compte du besoin d'action et des ressources financières disponibles.

- Le module montre quelles mesures sont prévues pour mettre en œuvre les stratégies sectorielles transports et urbanisation.
- Le portefeuille de mesure comprend les mesures qui peuvent bénéficier d'un cofinancement et celles qui ne le peuvent pas, dans les domaines des transports et de l'urbanisation (mesures agissant sur l'offre et sur la demande).
- Si le PA contient des mesures paysagères, celles-ci doivent également être présentées dans ce module. Leur nécessité doit avoir été préalablement mise en évidence (dans le module « besoin d'action »).
- L'organisme responsable propose une priorisation (A, B, C) pour toutes les mesures. Les mesures A et B des domaines des transports et de l'urbanisation doivent impérativement apparaître dans ce module avec leur justification³².
- Ce module montre 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.

³² Art. 4, al. 2, OPTA

2.3 Exigences formelles concernant la présentation

Un projet d'agglomération doit remplir certaines exigences formelles pour qu'il puisse être examiné par la Confédération. Ces exigences formelles doivent permettre à la Confédération de trouver le plus rapidement possible les contenus essentiels d'un projet et de procéder à son examen de manière efficace, en respectant les délais prévus. Dans le cadre de l'**examen préliminaire**, la Confédération vérifie à l'aide d'une liste de contrôle (Annexe 1 : Examen préliminaire) si le projet d'agglomération remplit les exigences formelles. Ce n'est donc pas la qualité du contenu du projet qui fait l'objet de l'examen préliminaire. Si les exigences formelles ne sont pas remplies, l'organisme responsable est invité à fournir les éléments manquants. Il dispose pour cela d'un délai de 21 jours. Aucune prolongation ne peut être accordée en raison du calendrier très serré de la procédure d'examen. Si les éléments manquants ne peuvent pas être livrés dans les délais et qu'il n'est donc pas possible de procéder à une évaluation pertinente, l'examen du projet d'agglomération n'est pas poursuivi.

L'examen préliminaire porte sur les aspects suivants (voir l'annexe 1)³³ :

- Le projet d'agglomération doit contenir au moins les parties suivantes (art. 1 OPTA) : 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 comporte au moins les six modules suivants : analyse de la situation et des tendances, rapport de mise en œuvre, vision d'ensemble, besoin d'action, stratégies sectorielles et mesures. À l'exception du besoin d'action, tous les modules sont illustrés par des représentations cartographiques (art. 2 OPTA). Un rapport de mise en œuvre est nécessaire pour autant qu'un accord de prestations a été convenu lors d'une génération antérieure³⁴.
- La partie relative aux mesures contient une fiche de mesure pour chaque mesure A et B. En plus du tableau présentant les mesures A et B du projet d'agglomération, la partie relative aux mesures contient aussi un tableau présentant les mesures relatives aux planifications nationales et cantonales et aux autres planifications pertinentes en Suisse et dans des régions étrangères limitrophes (art. 3 OPTA)
- 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) (art. 8 OPTA).

La Confédération conseille par ailleurs d'axer la présentation sur les exigences générales suivantes :

- La partie relative aux mesures (avec fiches correspondantes) doit être séparée de la partie principale. Les tableaux de mise en œuvre peuvent être ajoutés à la fin de la partie principale ou joints sous forme de document indépendant.
- La partie principale contient tous les modules mentionnés dans la section 2.2. Le « fil conducteur » qui y est décrit est également recommandé comme structure rédactionnelle. Cette suite logique n'est toutefois pas obligatoire. Les différents modules doivent dans tous les cas être facilement repérables (chapitres distincts, par exemple).
- Si certaines cartes ne peuvent être intégrées dans les chapitres de la partie principale qu'au prix d'une perte de lisibilité, il est possible de les fournir sous forme d'annexes cartographiques à la partie principale.
- Un projet d'agglomération de la génération actuelle doit **pouvoir se lire** de manière indépendante. Les renvois à des documents antérieurs sont à éviter. Si certains modules n'ont pas été révisés (ou que de manière marginale) par rapport aux générations antérieures, cela doit être clairement signalé. Ces modules seront eux aussi repris dans la nouvelle partie principale.

³³ Art. 11 OPTA

³⁴ Art. 2, al. 1, let. f, OPTA

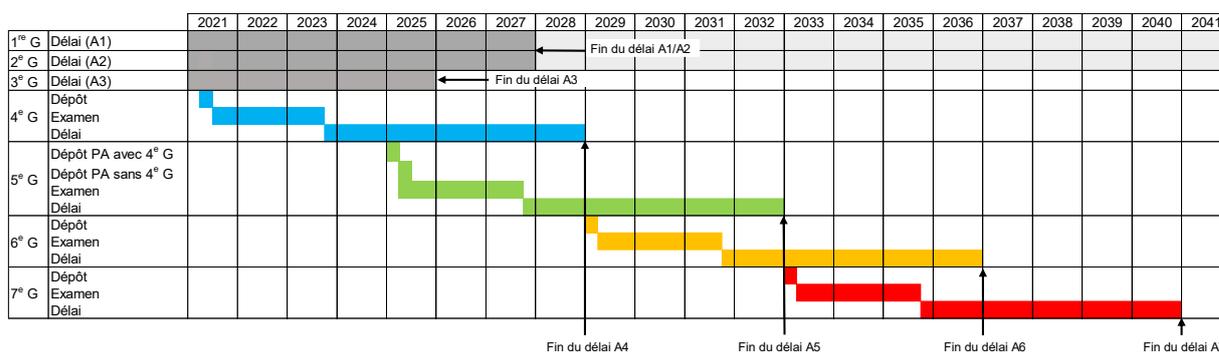
- La partie principale de la génération actuelle (Gx) fait apparaître les principaux changements par rapport aux générations antérieures. De préférence, cette présentation prendra la forme d'une vue d'ensemble des priorités et des principales adaptations.
- La partie principale et les fiches de mesure seront les plus concises possible, bien qu'aucun nombre de pages maximal ne soit fixé. Des cartes et graphiques bien lisibles valent mieux qu'un gros volume de texte. Il est important que les éléments rédactionnels soient clairement reliés aux figures et cartes.
- Il est recommandé de prévoir un résumé au début de la partie principale. Un résumé bien lisible aide tous les acteurs à saisir rapidement les contenus essentiels du projet d'agglomération.
- Outre les six modules, qui doivent également démontrer le respect des exigences de base EB2 - EB4, la partie principale montrera que l'EB1 « Organisme responsable et participation » (voir section 2.6) est remplie.
- Le projet d'agglomération renvoie de manière compréhensible aux mesures décidées dans les domaines des transports et de l'urbanisation dans le cadre des planifications nationales et cantonales et des autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes. Cela s'applique aussi aux programmes cantonaux d'amélioration de la sécurité routière.
- Pour une meilleure compréhension des stratégies et des principales mesures, on renverra aux documents de planification correspondants disponibles séparément. Outre l'indication complète des sources pertinentes, il est recommandé de fournir à la Confédération les principaux documents de planification dans une annexe technique sous une forme numérique. 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), les projets territoriaux régionaux ou les concepts relatifs aux espaces ouverts et au paysage.

2.4 Cohérence entre les générations

Conformément à l'article 6, let. a, OPTA, le projet d'agglomération doit garantir la cohérence entre les générations de projets. Il se fonde sur les générations précédentes, qu'il approfondit et met à jour. Plus les générations s'accumulent, plus il devient important de démontrer que les nouvelles stratégies et mesures sont cohérentes avec celles qui ont déjà été mises en œuvre. Parallèlement, les délais fixés pour le début de l'exécution des travaux de construction³⁵ posent un cadre général supplémentaire dont il faut tenir compte pour l'élaboration et l'examen des projets d'agglomération.

La figure qui suit présente le calendrier probable pour le dépôt et l'examen des futurs projets d'agglomération, ainsi que les délais définis pour le début de l'exécution des travaux concernés :

Figure 4 : Périodes prévues pour les projets d'agglomération et délai fixé pour le début de l'exécution



Les **principes**³⁶ suivants s'appliquent afin de garantir la cohérence entre les générations.

- **Présentation (section 2.2) :** un projet d'agglomération de la génération Gx doit constituer un document lisible séparément mais coordonné avec les générations antérieures. Tous les modules du projet n'ont pas à être révisés à chaque fois, mais chaque génération doit être intégralement contenue dans le document qui la concerne, sans renvoi à des documents de la génération antérieure. Les principales modifications par rapport aux générations antérieures sont mises en évidence.
- **Exigences de base (section 2.6) :** les exigences de base définissent des exigences minimales pour la cohérence entre les générations. Cette question est particulièrement importante pour l'EB2 (« fil conducteur » ainsi que pour l'EB3 « déduction de mesures prioritaires » dans les horizons A et B).
- **Évaluation des mesures (section 3.3) :** 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 (coordination avec les générations antérieures et déduction logique des mesures à partir d'un besoin d'action actualisé). Pour cette évaluation, il est également important que les mesures (ou paquets de mesures) bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires soient conçues de manière compréhensible et déduites de manière cohérente.
- **Détermination de l'efficacité du projet (section 3.4) :** le cadre de référence pour l'évaluation de l'utilité et des coûts d'une génération est constitué par les mesures de la génération actuelle (Ax et Bx). Les mesures des générations antérieures ne sont pas prises en compte dans l'évaluation de l'utilité et des coûts.

³⁵ Art. 18 OPTA

³⁶ Ces principes seront détaillés dans la section suivante.

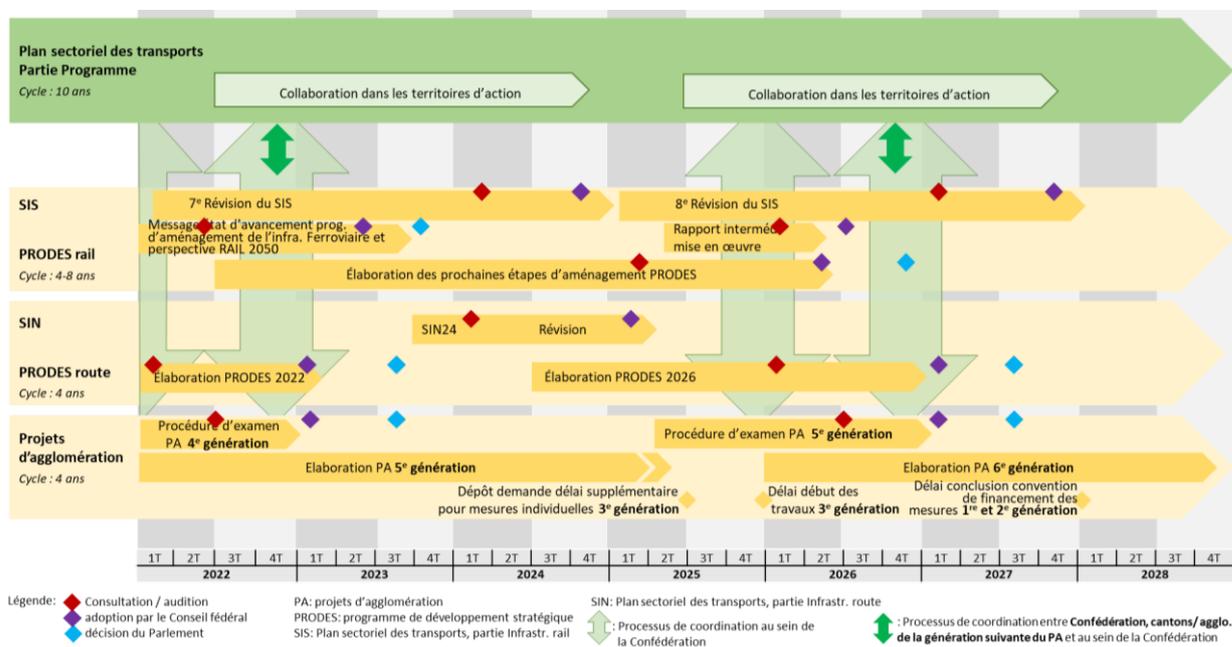
Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA)

- Évaluation de la mise en œuvre (section 3.4.4) : le taux de contribution, résultant des points d'efficacité et des coûts, peut être réduit de 5 points de pourcentage si la mise en œuvre des mesures de l'avant-dernière génération (Gx-2) n'a pas avancé suffisamment.

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

Selon l'art. 6, let. c, OPTA, il convient de garantir la coordination avec les planifications nationales et cantonales et avec les autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes. Pour ce qui est des planifications nationales, une bonne coordination doit ainsi être garantie avec le plan sectoriel des transports et avec les projets PRODES routes et rail (section 2.5.1). Selon le principe du contre-courant, le projet d'agglomération et les mesures qu'il comporte doivent être pris en considération comme éléments de base lors des planifications sectorielles de la Confédération dans le domaine des transports (art. 21 OPTA). S'agissant des planifications cantonales, il convient de veiller à la coordination avec le plan directeur et d'autres planifications cantonales (section 2.5.3). Les planifications ayant force obligatoire pour les autorités au niveau régional et les planifications dans les régions étrangères limitrophes sont également à prendre en considération

Figure 5 : Activités de la Confédération - calendrier 2022-2026 pour le plan sectoriel des transports, les plans sectoriels de la Confédération, PRODES routes et rail et les PA 2022-2028 (état 2022)



La figure 5 montre les étapes majeures des planifications sectorielles de la Confédération dans le domaine des transports sur la période 2022 – 2028. Les planifications en question sont le plan sectoriel des transports et les projets d'agglomération (sous l'égide de l'ARE), le plan sectoriel des transports, partie Infrastructure route (sous l'égide de l'OFROU) et partie Infrastructure rail (sous l'égide de l'OFT) ainsi que les planifications PRODES correspondantes. Le graphique présente l'essentiel des activités, processus de coordination des différentes planifications fédérales dans le domaine des transports et des projets d'agglomération de 5^e et, pour partie déjà, 6^e génération respectivement³⁷. La procédure d'examen des projets d'agglomération est décrite à la section 3.1. En particulier lors de la phase du processus d'examen des projets d'agglomération, un échange intensif et une coordination ont lieu avec les plans sectoriels et les programmes de la Confédération. D'autres échanges peuvent avoir lieu dans le cadre de la collaboration concernant les territoires d'action relatifs à la partie Programme du plan sectoriel des transports, les planifications PRODES et les études de corridor de l'OFROU.

³⁷ Les planifications du plan directeur cantonal n'ont pu être intégrées à cette vue d'ensemble, car elles suivent des rythmes qui leur sont propres. La coordination avec le plan directeur constitue toutefois une condition essentielle à l'examen d'un projet d'agglomération et aux autres programmes infrastructurels de la Confédération susmentionnés.

2.5.1 Coordination avec les planifications nationales

Comme condition au cofinancement d'une mesure par la Confédération, l'art. 17c, let. a, LUMin précise que les projets doivent s'inscrire dans une planification globale des transports et être harmonisés avec les réseaux de transport de hiérarchie supérieure. Les infrastructures des routes nationales sont entièrement financées par la Confédération dans le cadre du FORTA. Les infrastructures ferroviaires sont quant à elles financées en principe par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Des exceptions restent possibles pour les installations ferroviaires³⁸ destinées à la desserte capillaire (art. 49, al. 3, let. a, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer³⁹) et pour les gares de grande envergure qui induisent une amélioration globale des transports.

Font notamment partie des planifications nationales le plan sectoriel des transports et les programmes de développement stratégique PRODES rail et PRODES routes nationales. La partie Programme du plan sectoriel des transports est l'instrument national de coordination de la Confédération pour les transports et l'aménagement du territoire en Suisse pour tous les modes de transport et le cadre général pour la planification des routes nationales, du rail, du transport aérien et de la navigation en Suisse. Elle pose le cadre du développement à long terme d'un système global de transport en Suisse coordonné avec le territoire et l'environnement. Dans ce contexte, les objectifs du système global de transport ainsi que la qualité des liaisons pour les différents moyens de transport et types d'espaces seront formulés et ces derniers traduits dans les territoires d'action du Projet de territoire Suisse. La création d'interfaces multimodales attrayantes constitue l'une des priorités actuelles lorsqu'il s'agit de mieux coordonner les planifications nationales dans le domaine de l'optimisation des réseaux de transport afin d'accroître l'efficacité des transitions entre les modes de transport et hiérarchies de réseau. À cet effet, les agglomérations sont invitées à faire remonter leurs réflexions pour qu'elles puissent être intégrées aux planifications nationales (cf. annexe 3).

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. L'art. 2, al. 1, de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT)⁴⁰ stipule que la Confédération, les cantons et les communes sont tenus de faire concorder leurs planifications. Ce principe s'applique aussi aux projets d'agglomération, qui contiennent une planification intégrale des transports et de l'urbanisation. C'est pourquoi les projets d'agglomération sont pris en considération comme éléments de base lors des planifications sectorielles de la Confédération dans le domaine des transports (art. 21 OPTA). Les organismes responsables peuvent ainsi proposer leurs propres réflexions concernant les mesures des planifications nationales. Ces réflexions doivent être présentées dans le cadre des procédures prévues (voir PRODES étapes d'aménagement, par exemple art. 48a à 48d LCdF) avant le dépôt du projet d'agglomération. Les mesures des planifications nationales ne comptent pas dans l'évaluation de l'utilité ; en revanche, la preuve⁴¹ que le projet a été coordonné avec ces mesures est prise en considération pour évaluer celui-ci (section 3.4). Les points suivants sont importants pour cette preuve de la coordination :

- La localisation et la disposition des interfaces entre les réseaux de transport national, cantonal et local et les interfaces multimodales correspondantes doivent être planifiées de manière à ce que lesdits réseaux puissent être exploités efficacement et s'accordent avec les structures territoriales. Dans ce contexte, il convient de prendre des mesures appropriées permettant de

³⁸ L'aménagement technique du moyen de transport ferroviaire (tram, métro, chemins de fer urbains) ne joue aucun rôle dans ce contexte.

³⁹ RS 742.101

⁴⁰ RS 700

⁴¹ En particulier, selon l'art. 35a LCdF, lors de projets de construction de gares de correspondance, les collectivités et les entreprises de transport participantes doivent conclure des conventions fixant la répartition des coûts de construction, d'exploitation et de maintenance. Des renvois aux conventions correspondantes dans les fiches de mesure pour les interfaces multimodales sont souhaités.

passer plus aisément, efficacement et confortablement d'un moyen ou d'un mode de transport à un autre (cf. annexe 3).

- Dans le cadre de la stratégie sectorielle transports et urbanisation, il convient de montrer que la mesure proposée de planifications nationales sont intégrées dans un système global de transport de l'agglomération et font l'objet d'une étroite coordination avec le développement de l'urbanisation.
- Les mesures du projet d'agglomération prévues à court et à moyen termes (horizons A et B selon section 3.3.1) doivent être axées sur les projets nationaux décidés.
- Pour les mesures des planifications nationales *qui n'ont pas encore été décidées* (par exemple lorsqu'une procédure de détermination des priorités est en cours dans le cadre du PRODES), le projet d'agglomération montrera que l'efficacité et la faisabilité des mesures du projet d'agglomération persistent avec ou sans les mesures des planifications nationales faisant l'objet de discussions (preuve de la compatibilité future des mesures).

2.5.2 Coordination avec les mesures des planifications cantonales

L'article 17c, let. a, LUMin, exige comme condition au cofinancement des mesures par la Confédération que les projets prévus respectent les plans directeurs cantonaux et soient donc coordonnés avec ceux-ci :

- Il est recommandé d'une part de consigner dans le plan directeur cantonal toutes les mesures d'infrastructure de transport qui relèvent de la planification directrice et qui se rapportent à l'horizon A et d'autre part de faire parvenir le plan directeur cantonal à la Confédération à temps pour son examen préliminaire. Cette étape intervient avant le dépôt du projet d'agglomération.
- 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.
- Cela s'applique également aux mesures d'urbanisation et éventuellement aux mesures paysagères qui relèvent des plans directeurs qui sont étroitement liées à une mesure d'infrastructure de transport des listes A (par exemple un pôle de développement stratégique devant être desservi avec une nouvelle ligne de tram). En ce qui concerne les autres mesures d'urbanisation et paysagères ainsi que les mesures de transport non infrastructurelles des listes A qui relèvent du plan directeur cantonal, 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.
- La demande d'examen et d'approbation des adaptations requises dans le plan directeur doit être transmise à temps à la Confédération (conformément aux délais d'ordre prescrits par l'ordonnance sur l'aménagement du territoire pour l'examen des plans directeurs du 28 juin 2000 [OAT]⁴²⁴³).

D'autres planifications cantonales, telles que plans sectoriels cantonaux, concept d'offre pour les TP, programme de construction des routes, plans directeurs pour cycles, programmes de monitoring et d'assainissement pour les points noirs en matière d'accidents, 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, etc., sont à mentionner et – selon leur caractère obligatoire – à prendre en compte dans le projet d'agglomération.

⁴² RS 700.1

⁴³ Art. 10, al. 4, OAT

2.6 Exigences de base

Un projet d'agglomération doit remplir certaines exigences de base pour que la Confédération poursuive son évaluation⁴⁴. Les exigences de base permettent à la Confédération d'examiner tous les projets d'agglomération sur une base comparable et donc les traiter de la manière la plus équitable et intelligible possible. Elles garantissent aussi que les projets d'agglomération soient élaborés avec tous les acteurs concernés et s'appuient sur une base politique solide, contribuant ainsi à une mise en œuvre des mesures dans les délais impartis.

Les **quatre exigences de base** sont présentées ci-après :

- 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. La manière d'y répondre et le niveau de détail peuvent toutefois être adaptés aux problématiques particulières et à la taille de chaque agglomération. Il est, dans tous les cas, indispensable que les projets d'agglomération soient approuvés et soutenus sur le plan politique par les principaux acteurs. Les projets doivent aussi être cohérents et leurs contenus compréhensibles.

Les exigences de base sont révisées pour chaque génération. Si 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. L'organisme responsable sera informé des exigences qui n'ont pas été remplies.

⁴⁴ Art. 7 OPTA

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

Contenu :

Tous les acteurs impliqués (cantons, communes et collectivités régionales éventuelles) dans le projet d'agglomération 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.

Les collectivités territoriales (communes, collectivités régionales et cantons) 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), 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 se fasse 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 services cantonaux (services de l'environnement compris) et les services équivalents pour ce qui est des agglomérations dépassant le cadre des frontières nationales participent à l'élaboration et à la mise en œuvre du projet d'agglomération.
- Les autorités compétentes (en principe le Conseil d'Etat) valident les éléments centraux du projet (partie principale, partie relative aux mesures et tableaux de mise en œuvre). Cette validation doit être certifiée auprès de la Confédération.
- Les communes et – en fonction de l'agglomération – les collectivités régionales participent à l'élaboration et à la mise en œuvre du projet d'agglomération.
- Les mesures qui relèvent de la compétence des communes doivent être adoptées / approuvées par les organes communaux compétents.
- Dans le cas des projets d'agglomération transfrontaliers, les collectivités territoriales étrangères participent à l'élaboration du projet et valident celui-ci.
- 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 (site Internet, séances d'information, procédure de participation écrite, par exemple). Un temps suffisant doit être prévu pour la participation de la population concernée et les documents doivent être rendus accessibles à toutes personnes intéressées. Il n'est pas indispensable qu'une procédure de consultation ou de participation officielle soit menée.
- 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

Contenu :

Le projet d'agglomération répond aux exigences d'une planification globale cohérente dans les domaines des transports et de l'urbanisation, tenant compte du paysage. Il établit une relation logique et compréhensible entre les six modules qui le composent : rapport de mise en œuvre, analyse de la situation et des tendances, vision d'ensemble, besoin d'action, stratégies sectorielles, mesures et leur priorisation, avec prise en compte intégrale de l'état de la mise en œuvre des mesures convenues lors des générations antérieures.

Le besoin d'action, dans lequel les principaux enjeux et priorités ont été démontrés, est identifié en comparant l'analyse de la situation et des tendances avec la vision d'ensemble de l'agglomération. La vision d'ensemble de l'agglomération doit être ambitieuse, concrète au plan territorial, elle doit exercer un effet d'aménagement proactif, tout en étant réalisable et largement acceptée.

Les stratégies sectorielles montrent dans les diverses thématiques comment réaliser la vision d'ensemble. Le besoin d'action et les stratégies sectorielles permettent de définir des mesures classées par ordre de priorité pour les transports et l'urbanisation.

La cohérence est garantie entre les générations (section 2.4).

Le projet d'agglomération est coordonné avec les planifications nationales et cantonales et avec les autres planifications pertinentes 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 évaluer la mise en œuvre, soit le rapport de mise en œuvre intégré à la partie principale ainsi que les tableaux de mise en œuvre (voir la section 3.4.4, ainsi que l'annexe 1).
- Analyse de la situation et des tendances : contient en principe toutes les bases requises pour déduire les mesures prioritaires. Parallèlement à la description de la situation actuelle, on mettra en évidence les principales évolutions (séries temporelles). Les thèmes qui doivent impérativement être traités sont mentionnés à la section 2.2.
- Vision d'ensemble : définition de types d'espaces et de leurs objectifs de développement avec les principaux éléments du système de transport et de la coordination de ceux-ci avec le développement de l'urbanisation en tenant compte des aspects paysagers. Prise en compte des objectifs et stratégies du Projet de territoire Suisse, du plan sectoriel des transports, et en particulier des indications sur les territoires d'action qu'il contient, et des conceptions cantonales de développement territorial.
- Besoin d'action : comparaison actualisée entre l'analyse de la situation, les tendances et la vision d'ensemble / les stratégies sectorielles de l'agglomération pour la génération actuelle (donc en tenant compte de l'état de la mise en œuvre des mesures convenues lors des générations antérieures), changements par rapport aux générations antérieures. La description englobe impérativement les domaines des transports et de l'urbanisation ; s'y ajoute celui du paysage, pour autant que le projet d'agglomération comporte des mesures paysagères.
- Stratégies sectorielles transports et urbanisation, tenant compte du paysage : stratégies déduites de la vision d'ensemble et se rapportant au besoin d'action (manière dont les objectifs sont atteints).
- Pour la stratégie sectorielle urbanisation : indications plus concrètes et plus nuancées au sujet des grands développements urbains relevant des agglomérations, des zones d'urbanisation vers l'intérieur, etc. et de leur coordination avec les infrastructures de transport actuelles ou nouvelles ; prise en compte des aspects paysagers et des espaces ouverts.

- Pour la stratégie sectorielle transports : concepts de réseau pour tous les modes de transport (TP, TIM, MD) et hiérarchisation de réseau permettant de lire les développements futurs (suppression des lacunes des réseaux et compléments, importantes interfaces multimodales, amélioration de l'offre et de la qualité) ; coordination avec les planifications nationales et cantonales et avec les autres planifications pertinentes ; concepts d'offre pour les TP ; stratégies de coordination des modes de transport et développement de l'offre multimodale ; gestion du trafic et management de la mobilité (mesures de gestion de l'offre et de la demande).
- Mesures et leur priorisation : les mesures sont déduites logiquement du besoin d'action, de la vision d'ensemble et des stratégies sectorielles (voir également EB3). Un projet d'agglomération de la génération actuelle ne doit pas forcément déduire des mesures pour tous les domaines. Le cas échéant, on justifiera néanmoins pourquoi il n'est pas nécessaire d'agir (actuellement) dans certains domaines thématiques. Les mesures doivent être par la suite priorisées.
- Le projet d'agglomération est cohérent avec les générations antérieures.
- Il est coordonné avec les planifications nationales et cantonales et avec d'autres planifications en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes.

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

Contenu :

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.

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

Il est démontré que les mesures du projet d'agglomération ont été coordonnées avec les objectifs de développement et les mesures de la Confédération (mesures des planifications nationales), des cantons impliqués et des régions étrangères limitrophes.

L'efficacité des mesures au regard de la vision d'ensemble et des stratégies sectorielles du projet d'agglomération est démontrée ; l'état de planification, le stade de financement et de réalisation, ainsi que la charge financière qu'induisent les mesures sont également démontrés.

Précisions :

- Description de chaque mesure A ou B de la génération actuelle dans une fiche de mesure (voir annexe 2), avec représentation du processus de planification et de mise en œuvre.
- Justification de la priorisation retenue pour les mesures (en relation avec le besoin d'action actualisé).
- Mise en évidence de l'importance des mesures individuelles pour les stratégies sectorielles. Les mesures d'infrastructure de transport de grande ampleur doivent par ailleurs être mises en balance avec des solutions alternatives (en particulier, mesures visant à augmenter l'efficacité de l'infrastructure actuelle).
- Présentation de la cohérence temporelle entre les mesures d'infrastructure de transport respectivement les mesures de transport et le développement de l'urbanisation (priorités, étapes).
- Présentation des relations de dépendance par rapport aux mesures des planifications nationales et cantonales et des autres planifications pertinentes dans les domaines des transports (en particulier extension des autoroutes et des infrastructures ferroviaires) et de l'urbanisation (en tenant compte des aspects paysagers).
- Présentation transparente des coûts ainsi que du caractère supportable des investissements prévus (mesures A et B).

- Preuve de l'état de planification et du caractère « prêt à être réalisé et financé » (section 3.3.1, étapes 3 et 5).

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

Contenu :

L'organisme responsable veille à ce que les mesures convenues dans les accords sur les prestations soient mises en œuvre. Il montre comment il assure, avec les autorités compétentes, une exécution des mesures efficace et dans les délais fixés. Il rend compte de la mise en œuvre des mesures et met à disposition à ce sujet les bases requises par la Confédération.

Précisions :

- Présentation claire et exhaustive de l'état de la mise en œuvre dans le rapport de mise en œuvre.
- Explications relatives aux dispositions prises par l'organisme responsable afin de garantir la mise en œuvre et aux processus prévus à cet effet.
- Présentation du dispositif de controlling de la mise en œuvre (fréquence, méthode, processus).
-

2.7 Les mesures du projet d'agglomération transports et urbanisation

Les mesures sont un élément central du projet d'agglomération : celui-ci constitue en effet un instrument de mise en œuvre prévoyant des mesures concrètes pour réaliser la vision d'ensemble, appliquer les stratégies sectorielles sur la base du besoin d'action. Le projet d'agglomération permet également de demander des contributions fédérales pour des mesures efficaces et utiles à la réalisation des objectifs.

Selon l'art. 17c, let. a, LUMin et l'art. 4, al. 1, OPTA, des mesures doivent être prises dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Des mesures dans le domaine du paysage (facultatif) sont judicieuses si elles se situent à l'interface avec les planifications liées aux transports et à l'urbanisation.

Possibilité de cofinancement des mesures

En vertu de l'art. 17a LUMin, « la Confédération verse des contributions pour les **infrastructures de transport** qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports dans les villes et les agglomérations ». Ces contributions sont versées « pour financer les mesures d'infrastructure au profit de la circulation routière, du trafic ferroviaire et de la mobilité douce, si elles permettent l'amélioration du trafic d'agglomération et qu'un financement par d'autres moyens fédéraux est exclu ». Les coûts imputables sont régis par l'art. 21 OUMin.

Mesures pouvant bénéficier d'un cofinancement

Les contributions fédérales versées aux projets d'agglomération ne sont accordées que pour des mesures d'infrastructure de transport (art. 17a LUMin). Les **catégories de mesures** suivantes peuvent en bénéficier :

- Capacité des routes (routes de contournement et de délestage des centres, extension des capacités de routes ou de nœuds routiers existants, routes de desserte)
- Gestion du trafic (systèmes de guidage du trafic, adaptations des infrastructures pour une meilleure gestion des axes)
- Valorisation / sécurité de l'espace routier (concepts d'exploitation et d'aménagement)
- Interfaces multimodales (pôles multimodaux et intermodaux)
- (Réseaux des chemins pour piétons et des voies cyclables et autres infrastructures dédiées à la mobilité douce)
- Tram / chemins de fer urbains (et autres types de trains, tels que les installations à câble assurant une desserte fine, valorisation d'arrêts)
- Bus / infrastructures des TP (adaptation des infrastructures pour l'extension du réseau de bus, valorisation d'arrêts, électrification de l'infrastructure, transition vers les bus électriques)
- Infrastructures publiques pour la mobilité électrique dans le transport individuel
- Transport lié à l'activité économique et logistique⁴⁵

Les exigences de la Confédération en ce qui concerne les différentes catégories de mesures sont décrites à l'annexe 3. Ceci a pour but de renforcer les chances que des mesures appropriées puissent être cofinancées à l'horizon souhaité.

Les mesures d'infrastructure de transport peuvent servir à tous les motifs de déplacement (travail et formation, loisirs et tourisme, achats et activité économique). Elles peuvent être utiles aussi bien au

⁴⁵ L'expression « transport lié à l'activité économique et logistique » désigne des concepts comportant des mesures visant à rationaliser le regroupement et la distribution du transport lié à l'activité économique en milieu urbain. Ces mesures peuvent porter sur les infrastructures (plateformes logistiques utilisables et accessibles à d'autres utilisateurs (donc au public) notamment), mais aussi relever de l'organisation ou de l'encouragement (par exemple des incitations et des réglementations d'accès pour les offres telles que le « cargo-to-bike »). Seules les mesures d'infrastructure de transport peuvent être cofinancées dans le cadre du FORTA (comme pour les autres catégories de mesures).

transport de personnes qu'au transport lié à l'activité économique, d'autant que ces types de flux ne sont généralement pas séparés. Les infrastructures dédiées au transport de marchandises ne peuvent pas être financées via les PTA 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)⁴⁶. Les voies de débord sont financées via le FIF. Les infrastructures de transport du domaine du transport lié à l'activité économique et de la logistique peuvent cependant bénéficier d'un cofinancement dans le cadre du PTA, si entre autres,

- il existe un concept dans le domaine du transport lié à l'activité économique et de la logistique, qu'il est démontré que les mesures qu'il contient rendent plus efficace et plus durable le système global de transport dans les villes et les agglomérations,
- les infrastructures sont accessibles de manière non discriminatoire et que
- les mesures ne sont pas financées par d'autres canaux (voir annexe 3).

Les interfaces et les interdépendances doivent être mises en évidence.

Dans les agglomérations à vocation touristique, l'importance du trafic induit par les loisirs, les excursions et les vacances est forcément plus grande. Bien que les mêmes catégories de mesures s'appliquent, elles doivent être adaptées au contexte. Ainsi, dans les centres touristiques, les concepts d'exploitation, d'aménagement et de stationnement doivent être axés encore plus fortement sur la qualité du séjour, parallèlement à l'optimisation des flux de trafic. De même, lors de l'aménagement des infrastructures de transport, on tiendra compte des pics de circulation liés au tourisme. Seules les mesures qui rendent plus efficace et plus durable le système global de transport peuvent cependant être cofinancées dans le cadre du PTA. Les infrastructures de grande ampleur qui sont principalement utilisées à des fins touristiques (telles que les installations à câble assurant une desserte fine) peuvent être cofinancées par le PTA si 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. Les mesures de petite ampleur, telles que de nouveaux chemins de randonnée, ne remplissent généralement pas ces conditions. Dans certains cas, il reste possible de demander un cofinancement par la Confédération dans le cadre des contributions fédérales forfaitaires, à condition que ces mesures soient intégrées dans une conception, qu'elles favorisent le transfert du trafic vers la MD et les TP, tout en améliorant la desserte d'un site naturel et d'une zone de détente.

Dans le projet d'agglomération, les organismes responsables indiquent quelles sont les mesures soumises en vue d'un cofinancement par la Confédération et quelles sont celles qui seront « assumées entièrement par l'agglomération » (voir ci-dessous).

Mesures ne pouvant pas bénéficier d'un cofinancement

- Infrastructures de transport nationales (route et rail)
- Chemins de fer pour le trafic régional
- Mesures liées à l'urbanisation et au paysage
- Contributions pour le matériel roulant (à l'exception de celles octroyées au matériel servant à la desserte capillaire lorsque cela permet de faire l'économie de mesures d'infrastructure importantes ; art. 17a, al. 2^{bis}, LUMin)⁴⁷

⁴⁶ RS 742.41

⁴⁷ Concerne surtout l'électrification des bus. Pour le cofinancement du matériel roulant, il faut apporter les preuves suivantes : coûts d'investissement économisés en raison du renoncement total ou partiel à des infrastructures pour trolleybus classiques (caténaire) ; synergies de réseau avec des systèmes de trolleybus existants (par exemple

- 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 2022 sur l'égalité pour les handicapés (LHand)⁴⁸
- 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, telles que des installations techniques à l'interface directe avec le véhicule (par exemple stations de recharge électrique ou de réapprovisionnement en hydrogène)
- Frais de planification liés à l'élaboration du projet d'agglomération
- Infrastructures purement touristiques qui ne rendent pas l'ensemble du système global de transport plus efficace et durable (réseau pour vélos tout-terrain, etc.)

Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Parmi les mesures de transport qui ne sont pas cofinancées par le PTA, l'organisme responsable doit déterminer si elles sont prises en compte dans l'évaluation du projet à titre de prestations assumées entièrement par l'agglomération (section 3.4). Il en va de même pour les mesures de transport cofinancées qui ne font pas l'objet d'une demande de cofinancement. Celles de ces prestations que la Confédération estime positives sont mentionnées dans l'accord sur les prestations. Les prestations assumées entièrement par l'agglomération importantes pour l'évaluation positive du projet d'agglomération sont typiquement les mesures axées sur la demande dans les domaines de la gestion de la mobilité ou la gestion des places de stationnement, les mesures de sécurité du trafic (non liées aux infrastructures) ou encore le soutien aux services de mobilité. Les prestations assumées entièrement par l'agglomération peuvent aussi tenir du processus pur, à l'instar de conceptions globales thématiques dans les domaines des transports et de l'urbanisation ou d'instruments, comme un concept de mobilité, ayant pour but par exemple de mieux coordonner les projets de transport et d'urbanisation dans certains secteurs. Leur mise en œuvre peut s'inscrire à différents niveaux (cantons, agglomérations, communes, par exemple), mais leur coordination devrait être confiée à l'organisme responsable. 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 documentation (annexe 2). Les mesures liées à l'urbanisation et au paysage n'en font pas partie et forment une catégorie de mesures à part entière (cf. sections 3.3.2 et 3.3.3).

Coûts des mesures

Les coûts imputables pour le calcul des contributions fédérales sont détaillés à l'article 21 OUMin. Les offices fédéraux responsables des conventions de financement fournissent d'autres précisions dans des directives. Les coûts d'investissement⁴⁹ 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 ne peuvent plus être adaptées que pour prendre en compte l'inflation et la TVA applicable aux mesures individuelles. L'organisme responsable a donc tout intérêt à

prolongement de lignes) à fort potentiel de demande ; surcoûts importants pour le renouvellement de la flotte, par rapport à des bus diesel classiques (ces surcoûts devant toutefois être sensiblement inférieurs aux coûts d'investissement de l'électrification classique avec trolleybus). Les surcoûts des trolleybus électriques par rapport à des trolleybus classiques sont à démontrer, et il faut également montrer que le matériel roulant sert exclusivement au transport local (pour les lignes mixtes transport local/transport régional, il faut indiquer les kilométrages).

⁴⁸ RS 151.3

⁴⁹ Les coûts d'investissement se calculent à partir des coûts de base des différentes positions imputables et des suppléments pour les positions non encore saisies ainsi que les risques. La valeur escomptée doit être indiquée dans la fiche de mesure. L'indication de la valeur supérieure de la fourchette d'une estimation de coûts ne convient pas à cet effet.

faire avancer suffisamment les planifications liées aux principales mesures pour que les informations relatives aux coûts dans le projet d'agglomération soient les plus précises possible.

La Confédération prend en charge les coûts de planification et d'étude de certaines mesures cofinancées selon le taux de contribution jusqu'au montant maximal fixé par l'Assemblée fédérale même si ces coûts sont intervenus avant la décision de financement. Le remboursement de cette partie des coûts ne peut cependant se faire qu'après conclusion de la convention de financement pour la mesure concernée.

Mesures phares difficiles à financer

Les ressources du FORTA sont limitées. D'un autre côté, le PTA ne doit pas soutenir que de petits projets, mais en particulier des mesures phares difficiles à financer par les cantons et les communes.

Afin de pouvoir soutenir de telles mesures phares sans désavantager trop fortement d'autres agglomérations, la Confédération définit des coûts maximaux au niveau du projet d'agglomération plutôt qu'au niveau des mesures (voir section 3.4.2). Les mesures phares comme des routes de contournement ou des lignes de tram sont soumises à une évaluation individuelle et, en sus, à une comparaison transversale qui permet de vérifier également la qualité de la coordination de l'urbanisation et des transports.

Priorisation des mesures

Il incombe à l'organisme responsable de proposer une priorisation compréhensible pour les mesures de son projet⁵⁰. Pour ce faire, il est recommandé de s'inspirer de la méthodologie d'évaluation des mesures de la Confédération (voir section 3.3). Dans le cadre de cette évaluation, la Confédération examine la priorisation proposée par l'organisme responsable et l'adapte si nécessaire.

Les mesures sont réparties dans trois listes (A, B et C). Les mesures A de la génération actuelle doivent être prêtes à être réalisées dans les quatre ans qui suivent l'adoption de l'arrêté fédéral correspondant (voir section 3.3.1). 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. Les mesures de la liste A et de la liste 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.

Mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires (au sens de l'art. 21a OUMin) doivent permettre de simplifier l'exécution de mesures de petite ampleur en particulier pour la conclusion de l'accord sur les prestations et de la convention de financement, ainsi que pour le versement et le controlling. Des contributions fédérales forfaitaires sont prévues pour les catégories suivantes :

- Mobilité douce
- Gestion du trafic
- Valorisation / sécurité de l'espace routier
- Valorisation d'arrêts de bus et de tram

Les contributions fédérales forfaitaires ne peuvent être versées que pour des mesures dont les coûts d'investissement ne dépassent pas 5 millions de francs (hors TVA)⁵¹. Si plusieurs mesures sont regroupées en un paquet, cette limite s'applique à chaque mesure partielle, si bien que le total du paquet de mesures peut dépasser ladite limite.

⁵⁰ Art. 3 et art. 7, let. c, OPTA

⁵¹ Art. 16 et art. 17 OPTA

Pour le développement d'un projet d'agglomération, il est recommandé de regrouper en paquets les mesures des catégories ci-dessus (mesures dont les coûts sont inférieurs à 5 millions de francs). La section 3.3.4 et les annexes présentent d'autres exigences pour les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires.

Paquets de mesures

Lorsque cela est possible et judicieux, d'autres mesures peuvent être regroupées en paquets appropriés (dans le même horizon A ou B selon section 3.3.1).

C'est à l'organisme responsable qu'il incombe de regrouper les mesures en paquets appropriés. La Confédération se réserve le droit de diviser ceux-ci si elle considère qu'ils ne sont pas judicieux. La constitution d'un paquet semble judicieuse dans les cas suivants (sous réserve de l'évaluation des cas concrets) :

- mesures de catégorie identique entretenant des relations fonctionnelles étroites les unes avec les autres ;
- paquet cohérent de mesures d'accompagnement liées à des mesures importantes du projet d'agglomération ou à des planifications nationales ou cantonales.

Il n'est pas judicieux, en revanche, de regrouper dans un paquet des mesures n'ayant pas de relations fonctionnelles entre elles. La proximité géographique ne justifie pas à elle seule la constitution d'un paquet de mesures.

Promotion des interfaces multimodales

Afin d'optimiser le système global de transport et d'encourager le l'intermodalité, un rôle clé est attribué aux interfaces entre les moyens de transport et entre les hiérarchies de réseau (local – régional – national). Dans ce but, les différents moyens de transport sont utilisés dans l'espace conformément à leurs atouts respectifs et sont judicieusement combinés. Les interconnexions entre les moyens de transport et entre les hiérarchies de réseau se prêtent à l'aménagement d'interfaces multimodales. En fonction de leur situation et de leur fonction, on distingue plusieurs types d'interfaces multimodales (voir également plan sectoriel des transports, partie programme). En voici des exemples :

- **Interfaces multimodales TP-TP et TP-MD** : elles offrent aux voyageurs une transition facile et efficace entre les lignes TP interrégionales, régionales et locales et entre les TP et la mobilité douce. Elles englobent d'autres offres de mobilité telles que le covoiturage et les vélos en libre-service. La plupart du temps, il s'agit de points de correspondance déjà existants, par exemple des grandes gares de centres d'agglomération ou de centres secondaires ou des arrêts RER qu'il convient, au vu de leur forte utilisation, d'optimiser et d'aménager sur le plan urbanistique. Grâce à leur bonne desserte par les TP, les interfaces multimodales se prêtent au développement de l'urbanisation. Les utilisations dans les domaines de l'emploi, de l'habitat, des achats et des loisirs doivent être privilégiées, conformément aux plans directeurs cantonaux. Pour cela, il convient de développer des concepts de mobilité cohérents. En particulier, la création de nouveaux goulets d'étranglement dans les infrastructures de transport existantes due au développement et à la densification est à éviter.
- **Interfaces multimodales TIM-TP** : les interfaces multimodales peuvent également soutenir le transfert du TIM, gourmand en surface, vers les TP et la MD. Le changement devrait avoir lieu le plus près possible de la source, c'est-à-dire avant ou dans la couronne de l'agglomération. Le cas échéant, le potentiel d'une sortie d'autoroute, centrale ou excentrée et bien desservie par les TP, en tant qu'interface multimodale doit aussi être examiné. Les potentiels du développement de l'urbanisation doivent être considérés de manière

différenciée, en fonction en particulier de la qualité de l'offre TP actuelle ou future. Ici aussi, il convient de développer des concepts de mobilité cohérents qui réduisent le trafic dans son ensemble et évitent la création de nouveaux goulets d'étranglement dans les infrastructures de transport.

- **Interfaces multimodales TIM-TIM** : pour les déplacements difficiles à regrouper, il peut être utile d'aménager des sites qui offrent des services de covoiturage. Cela permet de réduire le trafic automobile dans les communes-centres et les espaces urbains. Ces interfaces multimodales doivent également s'insérer dans un concept global cohérent pour éviter l'apparition d'effets indésirables dans la répartition modale et la création de nouveaux goulets d'étranglement sur le réseau routier.

La Confédération entend encourager spécifiquement les bons exemples d'aménagement et d'intégration des interconnexions entre les moyens de transport⁵². Les interfaces multimodales sont encouragées par la Confédération depuis la première génération dans le cadre des projets d'agglomération (voir l'annexe 3). Lors de l'examen, les aspects suivants sont en particulier bien notés :

1. **Insertion des interfaces multimodales dans un concept territorial global** : les interfaces multimodales ne fonctionnent correctement que lorsqu'elles sont coordonnées entre elles et avec les différents réseaux et offres de transport. Leur planification doit prendre en considération tous les modes de transport et elles doivent être coordonnées avec le développement de l'urbanisation. Les agglomérations sont tenues de présenter le concept global d'intermodalité et de la mise en réseau des interfaces multimodales et, si possible, de catégoriser les interfaces multimodales selon leur fonction et leur emplacement.
2. **Efficacité assurée par des mesures d'accompagnement** : des mesures d'accompagnement sont nécessaires pour assurer l'utilisation souhaitée des interfaces multimodales. Parmi celles-ci figure en particulier un concept de mobilité coordonné au niveau de l'agglomération et incluant un système de gestion du trafic et de l'espace de stationnement. L'agglomération doit montrer avec quelles mesures elle entend piloter et influencer positivement l'utilisation des interfaces multimodales dans le sens d'un développement coordonné des transports et de l'urbanisation.
3. **Collaboration entre les acteurs** : en règle générale, les interfaces multimodales font intervenir différentes collectivités publiques, des représentants de la planification des transports et de l'aménagement du territoire et des acteurs publics et privés. Les interfaces reflètent également, à travers la promotion de l'intermodalité, l'amélioration de la mise en réseau des acteurs concernés. Les descriptions de mesures peuvent le cas échéant souligner une organisation participative des processus de planification des interfaces multimodales.
4. **Aménagement et attrait des installations et intégration urbanistique de celles-ci** : l'intégration urbanistique des interfaces multimodales et les services qu'elles proposent influencent leur degré d'utilisation et d'acceptation. À l'avenir, il faudra veiller encore plus à aménager les interfaces multimodales de manière attrayante et efficace (déplacements de courte durée, convivialité). Dans ce cadre, il conviendra d'exploiter aussi les atouts des nouvelles technologies et du numérique. Ces instruments permettent aux voyageurs de réserver des trajets intermodaux, des billets, des véhicules ou des places de stationnement et d'obtenir toutes les informations utiles (mobility as a service).

⁵² En collaboration avec des représentants des cantons, des villes et des communes, la Confédération a, dans ce but, lancé en 2021 le programme pour les interfaces multimodales. À partir de différentes études et activités, le programme encouragera jusqu'en 2024 la planification et la mise en œuvre, dans toutes les collectivités, d'interfaces multimodales attrayantes et bien insérées dans l'environnement urbain.

Mobilité électrique et gestion des nouvelles technologies et offres de mobilité

La Confédération considère que l'évolution sociale et le développement technologique offrent des chances d'aménager le territoire et les transports de manière plus durable, notamment via de nouvelles offres de mobilité combinée. Les nouvelles technologies peuvent aider à éviter ou à regrouper des déplacements et à décarboner le trafic. Cela favorise la mise en place d'un système de transport global plus efficace et durable dans l'agglomération⁵³. Les agglomérations sont tenues de se pencher sur ces nouvelles évolutions et de les prendre en compte dans leurs planifications. Cela peut avoir un impact positif sur l'évaluation du projet.

Dans le cadre du PTA, les mesures infrastructurelles visant à promouvoir la mobilité électrique⁵⁴ et d'autres technologies alternatives sans énergies fossiles sont prioritaires pour la Confédération et peuvent être cofinancées pour autant qu'un financement ou un cofinancement avec d'autres instruments de la Confédération ne soit pas possible. Pour que des mesures infrastructurelles se rapportant à l'électromobilité puissent prétendre à un cofinancement, l'agglomération doit être dotée d'une conception globale faisant apparaître notamment le réseau de mobilité accessible au public et les différentes mesures individuelles. Dans le cadre du trafic privé, cela vaut notamment pour les extensions requises au niveau du réseau de fourniture d'énergie et la construction de stations de recharge ou de ravitaillement accessibles au public, de parkings répondant aux besoins de la mobilité électrique (lesdites « zones vertes ») et d'infrastructures dédiées au partage de véhicules électriques. Les installations techniques à l'interface directe avec le véhicule (par exemple stations de recharge électrique ou de réapprovisionnement pour d'autres technologies alternatives sans énergies fossiles) pour le trafic privé ne peuvent pas faire l'objet d'un cofinancement dans le cadre du PTA.

Dans le domaine des TP qui n'est pas déjà cofinancé avec d'autres instruments de la Confédération (transport local⁵⁵), l'électrification du réseau de bus (par exemple les caténaires pour les trolleybus et les stations de recharge pour les trolleybus électriques) sont susceptibles d'être cofinancées. Il convient de tenir compte de l'article 17a, alinéa 2^{bis}, LUMin, qui dispose que des contributions peuvent être versées pour couvrir les coûts supplémentaires du matériel roulant si cela permet de faire l'économie de mesures d'infrastructure importantes. En particulier, les surcoûts liés aux nouvelles générations de bus électriques pouvant circuler sans caténaire peuvent être cofinancés. Les coûts d'investissement économisés par rapport aux coûts d'infrastructure des systèmes de trolleybus traditionnels (en particulier caténaires) ainsi que les surcoûts du matériel roulant (par rapport aux trolleybus à moteur diesel) doivent être prouvés.

De nouvelles offres de mobilité et possibilités de guidage font leur apparition dans le sillage de la numérisation et de la mise en place de « villes intelligentes » (smart cities). Le PTA se montre déjà ouvert au cofinancement par la Confédération de solutions infrastructurelles novatrices dans le domaine de la gestion du trafic. Ces solutions doivent être accessibles à tous les usagers dans le cadre d'un système de service public. Les concepts purs et les solutions informatiques d'entreprise ne peuvent pas faire l'objet d'un cofinancement par le PTA (art. 17a, al. 4, LUMin). En revanche, ils peuvent être pris en compte dans l'évaluation de l'utilité du PA en tant que « prestations assumées entièrement par l'agglomération ».

Les évolutions ultérieures seront suivies de près avec les organismes responsables. Cela peut engendrer des modifications ou des compléments au niveau du PTA (en particulier aussi si les coûts imputables selon l'art. 21 OUMin doivent être actualisés). Par exemple, il existe des offres de covoiturage ou d'autopartage basées sur de nouvelles applications informatiques qui sont couplées avec des emplacements situés sur des interfaces (donc des infrastructures). Ces emplacements sont cofinancables dans le cadre du PTA. Il n'est cependant pas prévu que le PTA cofinance les applications

⁵³ Voir art. 17a, al. 1, LUMin

⁵⁴ Voir aussi la Feuille de route mobilité électrique, mesure 19 « Électromobilité dans les agglomérations »

⁵⁵ Les infrastructures du transport régional sont soutenues par d'autres canaux de financement de la Confédération.

informatiques elles-mêmes. Des travaux de recherche et des projets pilotes ont été menés par la Confédération dans le domaine de la conduite autonome. Une percée des véhicules autonomes obligerait probablement à repenser certaines infrastructures urbaines (zones d'arrêt minute au lieu de places de stationnement). De tels investissements sont en principe cofinancables selon les bases légales actuelles. Le besoin d'action, les avantages et le degré de maturité devraient néanmoins être démontrés, comme pour d'autres mesures.

Mesures de gestion de la demande (mesures push-pull-)

De très nombreuses agglomérations se sont fixées des objectifs en matière de répartition modale. Il s'agit par exemple d'éviter un accroissement du trafic ou de transférer le trafic vers des moyens de transport faisant une utilisation efficace des surfaces. La Confédération souhaite que dans le futur, les projets d'agglomération contiennent, outre les mesures incitatives (mesures pull) déjà très largement utilisées, des mesures de gestion de la mobilité (mesures push). Les mesures dans le domaine de la gestion de la mobilité sont multiples et variées et peuvent être adaptées aux besoins de chaque agglomération. L'élaboration d'un concept de mobilité prévient le risque d'engorgement des capacités de l'infrastructure routière malgré le développement de l'urbanisation. La gestion de l'espace de stationnement soutient elle aussi la gestion du trafic.

3 Procédure d'examen

3.1 Vue d'ensemble et principes généraux

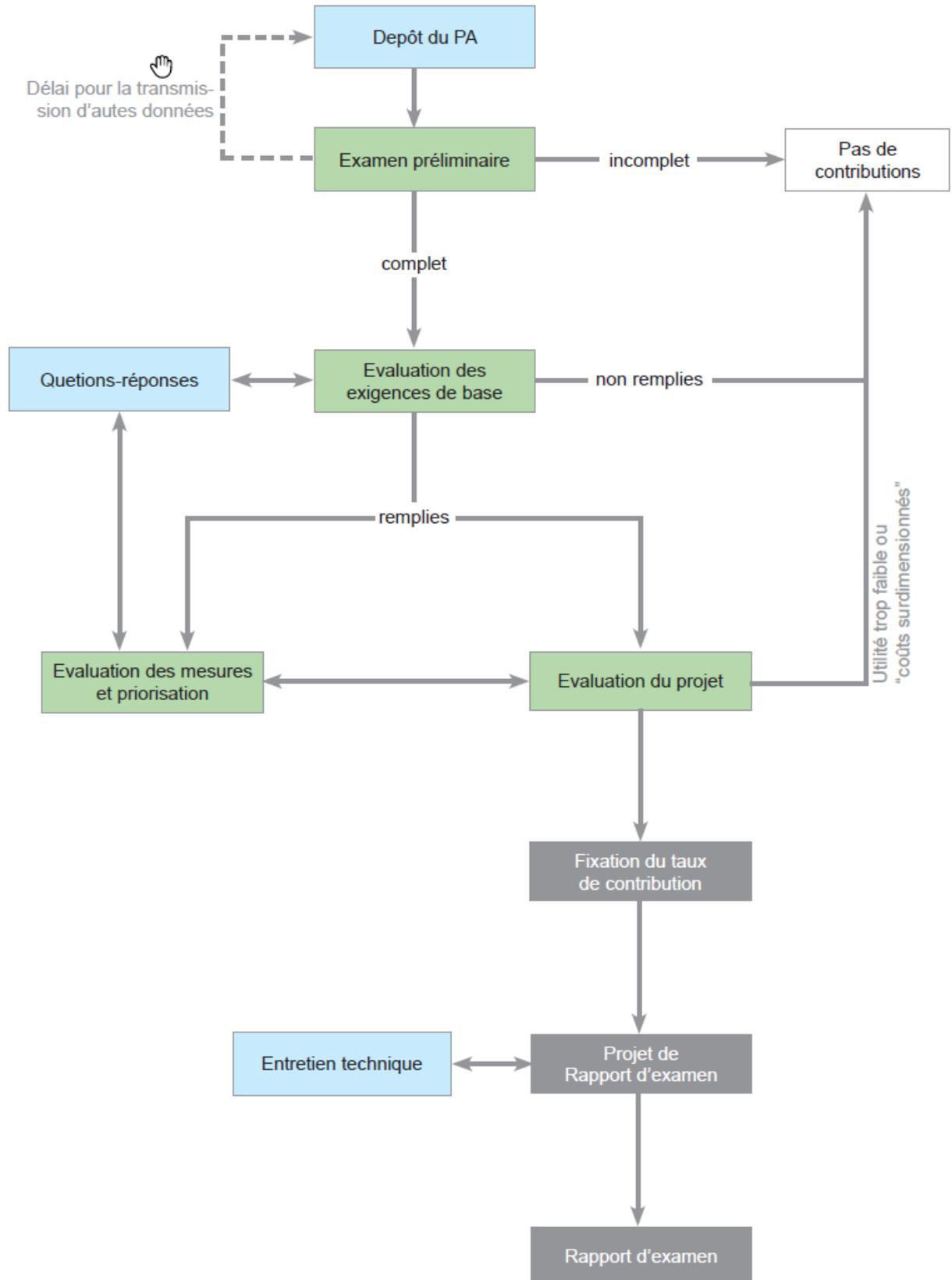
L'évaluation des projets d'agglomération par la Confédération repose sur les **principes** suivants :

- Procédure d'examen indépendant par la Confédération, avec implication des organismes responsables dans le cadre d'entretiens techniques et d'échanges de questions-réponses
- Procédure d'examen basée sur les faits, d'ordre essentiellement qualitatif
- Procédure d'examen itérative basée sur des comparaisons transversales et sur une consolidation progressive des résultats
- Établissement d'un rapport d'examen par agglomération, rapport dans lequel est motivé le résultat de l'examen (justification des priorités attribuées aux mesures par la Confédération, explication de l'évaluation des mesures et du projet)
- Prise en compte de l'état de la mise en œuvre des mesures convenues (2 générations avant la génération actuelle, Gx-2)
- Prise en compte des problématiques spécifiques aux **agglomérations** de petite, moyenne et grande tailles
- Prise en considération d'autres difficultés propres à certaines agglomérations (en particulier en cas de coopération intercantonale ou transfrontalière ou de défis topographiques spécifiques, pour les agglomérations à vocation touristique ou pour les agglomérations avec un besoin d'action justifié de façon plausible dans le transport lié à l'activité économique)

La **procédure d'examen** se décompose comme suit (Figure 6) :

1. Examen préliminaire (art. 11 en lien avec les art. 1 à 3 et 8 OPTA) : pour commencer, le projet d'agglomération déposé est examiné sous l'angle des exigences formelles (section 2.3 et annexe 1). 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 (art. 12 en lien avec l'art. 7, OPTA) : si les exigences formelles sont remplies, la Confédération examine les exigences de base (section 2.6) au cours d'une deuxième étape. Si ces exigences de base ne sont pas remplies et qu'une évaluation appropriée n'est pas possible, la Confédération ne poursuit pas l'examen du projet d'agglomération. Il n'est accordé aucun délai pour corriger le projet.
3. Évaluation des mesures (art. 13 OPTA) : cette troisième étape consiste à évaluer les mesures et à examiner la priorisation proposée par les organismes responsables (section 3.3).
4. Évaluation du projet (art. 14 OPTA) : les effets du projet d'agglomération sont évalués lors de la dernière étape. L'évaluation comporte quatre parties :
 - 4a. Détermination des coûts sur la base des mesures classées A et B par la Confédération (section 3.4.2).
 - 4b. Évaluation de l'utilité (section 3.4.1). Cette dernière à l'échelle du projet prend en considération l'évaluation des mesures, la cohérence (entre les générations, en termes de contenu, coordination avec les autres planifications pertinentes).
 - 4c. Mise en regard des points d'efficacité avec les coûts du projet grâce à une matrice coûts-utilité. De cette comparaison découle le taux de contribution provisoire pour la participation de la Confédération (section 3.4.3). Les projets dont l'utilité est trop faible ou dont les coûts sont trop élevés (projets surdimensionnés) ne sont pas cofinancés (section 3.4.2).
 - 4d. Évaluation de l'état de la mise en œuvre des mesures de l'avant-dernière génération Gx-2 (section 3.4.4). Si la mise en œuvre est insuffisante, le taux de contribution pour les mesures issues du projet d'agglomération actuel est réduit de 5 points de pourcentage, sauf si la participation de la Confédération au PA, sans déduction, correspond déjà à la contribution minimale de 30 % (art. 22 OUMin).

Figure 6 : Vue d'ensemble de la procédure d'examen



Organisation de la procédure d'examen

L'ARE dirige l'examen des projets d'agglomération, alors que l'OFROU, l'OFT et l'OFEV y participent au niveau technique⁵⁶. Un groupe de travail externe à la Confédération accompagne le processus de manière critique et amène un second avis indépendant sur le plan technique. Les offices fédéraux représentés dans l'équipe d'examen ainsi que le groupe de travail externe évaluent indépendamment chaque projet d'agglomération. Tous les participants se rencontrent ensuite dans le cadre de conférences ad hoc afin de parvenir pour chaque projet d'agglomération à une évaluation qualitative basée sur les faits et approuvée par les diverses parties. Ces évaluations sont encore vérifiées par comparaison transversale dans le cadre d'ateliers-bilans. Les résultats obtenus servent de base aux rapports d'examen, qui permettent à leur tour la rédaction du message relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du PTA.

Participation des organismes responsables à la procédure d'examen

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 que l'équipe d'examen comprenne mieux le projet d'agglomération, d'éviter les éventuels malentendus et de régler les questions en suspens. Ces échanges peuvent se faire 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 arguments avancés par les organismes responsables sont examinés et les résultats de l'examen sont adaptés dans les cas justifiés.

⁵⁶ Art. 10 OPTA

3.2 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 est déterminée 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.

Ces objectifs sont évalués à l'aune des quatre critères d'efficacité. Afin d'obtenir une évaluation compréhensible, chaque critère d'efficacité est précisé à l'aide de sous-critères portant sur les diverses thématiques spécifiques. L'évaluation se fait sur le plan qualitatif. Chaque critère d'efficacité (CE) est noté sur une échelle allant de 0 à 3 points. L'attribution des points est motivée pour chaque critère par des arguments aussi solides que possible (pour l'attribution des points, voir la section 3.4.1).

Tableau 2 : Vue d'ensemble des critères d'efficacité répartis en critères principaux et 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 régulation 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 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 verts et naturels

Ces quatre critères d'efficacité sont utilisés aussi bien pour évaluer l'utilité d'un projet d'agglomération dans son ensemble (dans le cadre de la détermination du taux de contribution de la Confédération) que pour évaluer les mesures d'infrastructure de transport (lors de la priorisation des mesures). Les questions présentées dans les sections suivantes se prêtent avant tout à l'évaluation du projet (section 3.4). Pour l'évaluation des diverses mesures (section 3.3), les questions sont appliquées par analogie, en les adaptant en fonction de la situation.

L'utilité d'un projet d'agglomération ou d'une mesure est déterminée en comparant deux états futurs : l'état de référence (sans projet d'agglomération) et l'état avec le projet d'agglomération.

3.2.1 CE1 : Améliorer la qualité du système de transport

CE 1.1 Amélioration du système global de transport

Questions principales :

- Dispose-t-on d'une stratégie globale de transport ?
- Jusqu'à quel point les stratégies sectorielles transports et urbanisation et les mesures contribuent-elles à améliorer 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 mis en réseau ?
- Les systèmes de transport et le développement de l'urbanisation sont-ils coordonnés ? Les accessibilités peuvent-elles être améliorées où cela est judicieux ?
- De nouvelles offres de mobilité innovantes sont-elles également soutenues ?

Précisions :

- Cohérence des modules (en particulier présentation claire du besoin d'action) par rapport aux mesures des générations antérieures et aux mesures de planifications nationales approuvées concernant le système global de transport
- 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 (par exemple principaux développements urbains de l'urbanisation)
- 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
- Stratégies et / ou mesures d'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
- Pour les agglomérations présentant un fort volume de trafic lié à l'activité économique : existence d'une stratégie sectorielle correspondante 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 de loisirs, d'excursion et de vacances, 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

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

Questions principales :

- Dans quelle mesure l'intermodalité (mobilité combinée TIM/TP/MD/offres de covoiturage) est-elle améliorée ? Des mesures sont-elles prévues afin notamment d'améliorer la combinaison des moyens de transport sur des sites adaptés ?
- Dans quelle mesure les stratégies sectorielles 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 (en particulier TP, MD) ?
- À côté des mesures ciblant l'offre et des mesures de régulation, des mesures efficaces de gestion de la demande de mobilité, en particulier la gestion du stationnement, sont-elles prévues ?

Précisions :

- Cohérence des modules (en particulier présentation claire du besoin d'action) par rapport aux mesures des générations antérieures et aux mesures de planifications nationales approuvées concernant l'intermodalité
- Analyse et conception avec objectifs et principes spatiaux pour le déploiement de la mobilité combinée (P+R, interface multimodale) pour l'ensemble de l'agglomération (en particulier pour les grandes et moyennes agglomérations), déduction de mesures à partir de cette conception, par exemple mise en valeur ou création d'interfaces multimodales attrayantes (encouragement des changements en amont vers les TP/la MD grâce à des installations P+R, amélioration de l'accès pour la mobilité douce)
- Mesures push-pull : analyse et conception avec objectifs et principes territoriaux concernant les mesures de mobilité côté demande, la gestion de la mobilité, les concepts de mobilité pour les projets de développement du milieu bâti et la gestion des places de stationnement. Limitation, exploitation et régulation de l'offre de places de stationnement de tous types (sur le domaine public, dans des parkings à étages et, si les bases légales et de planification l'autorisent, sur le domaine privé) ; déduction de mesures à partir de cette conception
- Application de concepts de mobilité pour des projets ayant un impact majeur sur la circulation (par exemple : grandes zones de développement de l'urbanisation et installations générant un trafic important)
- Mesures d'information et de sensibilisation

CE 1.3 Amélioration du système des transports publics

Questions principales :

- Dispose-t-on d'une stratégie sectorielle complète pour les TP, avec des objectifs en matière d'offre ainsi qu'une coordination entre les offres de trains, bus et trams ?
- Dans quelle mesure la stratégie sectorielle et les mesures 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 ?

Précisions :

- Cohérence des modules (en particulier présentation claire du besoin d'action) par rapport aux mesures des générations antérieures, aux mesures de planification nationales approuvées et aux autres mesures de planification concernant le système des transports publics
- Coordination des capacités du trafic local avec les conceptions d'offre du trafic régional et longue distance établies par la Confédération et les cantons

- Amélioration de la structure nodale et de la lisibilité du réseau des TP (par exemple raccordement en amont du chemin de fer avec distribution fine à la périphérie de la ville et aux sorties des routes nationales ; réseaux de tram ou de bus coordonnés avec les pôles de développement stratégiques)
- Amélioration et développement des infrastructures TP : extension ciblée des capacités (donc hiérarchisée en fonction du besoin d'action) ; amélioration de la stabilité des horaires ; réduction du temps de trajet moyen dans les TP (par exemple tracé en site propre, priorisation, coordination avec la desserte capillaire) ; réduction des temps d'attente ou de correspondance
- Amélioration de la convivialité et de l'image du système de TP (mise en valeur des arrêts de bus et de tram, 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 principales :

- Dispose-t-on d'une stratégie sectorielle complète pour le trafic routier ?
- Dans quelle mesure la stratégie sectorielle et les mesures du projet d'agglomération contribuent-elles à une utilisation optimale des capacités routières et à la fluidité du trafic ainsi qu'à la mise à disposition d'éventuelles capacités nécessaires ?
- 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 ?

Précisions :

- Cohérence des modules (en particulier présentation claire du besoin d'action) par rapport aux mesures des générations antérieures et aux mesures de planifications nationales approuvées concernant le réseau routier et la gestion du trafic
- Lors de la coordination avec les mesures de planifications nationales, les aspects suivants sont à prendre en compte : mettre en évidence les effets de l'aménagement du réseau des routes nationales (élimination des goulets 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 de l'agglomération. Cela implique non seulement une stratégie consistant à gérer le trafic routier pour le reporter vers le réseau des routes nationales mais aussi une stratégie active de transfert et de réduction du flux de trafic routier et donc de désengorgement des réseaux de transport.
- Exhaustivité de la stratégie sectorielle transports : fonctions de réseau et hiérarchie de réseau, mesures de régulation et de gestion, stratégies de réduction du volume de trafic ou report 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, coordonnées avec les divers concepts d'exploitation et d'aménagement et les interfaces avec le réseau de routes nationales
- Pour l'obtention de contributions fédérales forfaitaires, les paquets de mesures portant sur la gestion du trafic et sur le concept d'exploitation et d'aménagement ont été déduits de manière cohérente de la stratégie sectorielle pour le TIM (et/ou autres stratégies sectorielles) et présentent une qualité de conception élevée
- 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 (grandes stations de sports d'hiver par exemple, ou communes touristiques selon le plan directeur cantonal) : amélioration du trafic touristique et réduction des nuisances qu'il induit. Stratégies et mesures pour la modération et la réduction du trafic dans les zones sensibles (concepts d'exploitation et d'aménagement ou autres mesures dans les zones centrales touristiques fortement fréquentées, zones de détente ou espaces paysagers, concepts de places de stationnement, par exemple)

CE 1.5 Amélioration de la mobilité douce

Questions principales :

- Dispose-t-on d'une stratégie sectorielle complète pour la MD ? La stratégie sectorielle traite-t-elle séparément la marche et le vélo ?
- Dans quelle mesure la stratégie sectorielle et les mesures contribuent-elles à améliorer la qualité de la MD, à transférer le TIM et à décharger les TP ?

Précisions :

- Cohérence des modules (en particulier présentation claire du besoin d'action) par rapport aux mesures des générations antérieures et aux mesures de planifications nationales approuvées concernant la mobilité douce
- La stratégie sectorielle est-elle compatible avec les principes de la loi fédérale du 18 mars 2022 sur les voies cyclables⁵⁷ (LVC) ?
- Les paquets de mesures de MD compris dans les projets d'agglomération pour les contributions fédérales forfaitaires ont été déduits de manière cohérente de la stratégie sectorielle pour la MD et présentent une qualité de conception élevée (compréhensible et à l'échelle du territoire).
- Promotion d'un réseau d'itinéraires cohérent, dense, sûr et attrayant (par exemple itinéraires directs ou voies cyclables rapides, réduction du temps de trajet, diminution du temps d'attente aux feux, guidage et signalisation compréhensibles des itinéraires) dans le sens d'une bonne desserte en MD
- 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
- Mesures d'information et de sensibilisation

3.2.2 CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

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

Questions principales :

- Dans quelle mesure le projet d'agglomération contribue-t-il, en conjugaison avec d'autres instruments d'aménagement du territoire déterminants, tels que les plans directeurs cantonaux ou régionaux, à orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du tissu bâti ? Le PA montre-t-il comment les différents instruments d'aménagement du territoire contribuent à la réalisation de cet objectif, quelles sont les marges de manœuvre existantes et quels effets le projet d'agglomération peut déployer ?
- Dispose-t-on d'une stratégie sectorielle urbanisation, tenant compte du paysage, au niveau de l'agglomération qui privilégie le développement à l'intérieur du tissu bâti et qui prévoit une concentration de l'urbanisation dans des lieux bien desservis par les TP, et qui concrétise et complète ainsi le plan directeur cantonal en conjugaison avec d'autres instruments d'aménagement du territoire déterminants ?
- Où se situent les principales zones de développement, actuelles et futures, dans l'agglomération (réparties entre les horizons A, B, C selon chap. 3.3.1 du PA)? Sont-elles bien desservies par les TP ?
- Le projet d'agglomération montre-t-il comment, où et quand le potentiel de développement permet d'accueillir les habitants et les emplois supplémentaires ? Les principaux développements urbains prévus dans l'agglomération permettent-ils d'absorber une partie importante du potentiel de développement ?

Précisions :

- Cohérence des modules (en particulier présentation claire du besoin d'action), par rapport d'une part aux mesures des générations antérieures et d'autre part à la coordination des transports et de l'urbanisation, en tenant compte du paysage
- Définition et présentation des développements urbains qui, par rapport au potentiel d'habitants et d'emplois, sont importants pour l'agglomération, sur la base du d'action et en coordination avec le plan directeur cantonal ou d'autres instruments d'aménagement du territoire déterminants
- La stratégie sectorielle prévoit-elle aussi le développement dans le tissu déjà bâti/dans les zones d'urbanisation vers l'intérieur (accroissement des possibilités de construire, secteurs avec potentiel de densification), et en est-il tenu compte dans les mesures ? Où se situent les installations générant un trafic important (achats, loisirs) existantes et futures ? Quand la réalisation des installations générant un trafic important est-elle prévue ?
- La capacité actuelle des réseaux de transport est-elle prise en compte pour les (importants) développements urbains et des mesures de transport sont-elles éventuellement prévues dans le sens d'une bonne coordination entre les transports et l'urbanisation ?
- Définition des mesures nécessaires de gestion de la mobilité et présentation des capacités de transport nécessaires (TP et réseau TIM) pour les grands développements urbains
- Présentation claire de la planification du développement de l'urbanisation et de la mise en œuvre à long terme des étapes importantes de développement (compétences, procédures, délais, développement, priorisation aux horizons A, B et, le cas échéant C.
- 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.)

CE 2.2 Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée

Questions principales :

- Dans quelle mesure les stratégies sectorielles transports et urbanisation et les mesures contribuent-elles à la création et à la mise en valeur d'espaces ouverts dans la zone urbanisée et en marge de celle-ci ?
- Où de nouvelles possibilités de création d'espaces ouverts se font-elles jour dans la zone urbanisée et en marge de celle-ci ?
- Des mesures sont-elles prévues pour réduire l'effet de coupure des infrastructures de transport ?

Précisions :

- Concepts d'exploitation et d'aménagement (ou mesures similaires ayant un effet semblable) sur les routes principales et les routes de quartier, en tenant compte de l'intégralité de l'espace routier (prise en considération des besoins de tous les usagers, extension des zones de modération du trafic ou des zones de rencontre)
- Création et/ou mise en valeur d'espaces ouverts (places, parcs etc.). Planification de projets de plus grande envergure pour améliorer la qualité des espaces ouverts dans l'agglomération
- Localisation des nouveaux espaces ouverts et garantie d'une bonne accessibilité
- Mesures efficaces afin de réduire l'effet de coupure dans la zone urbanisée

3.2.3 CE3 : Accroître la sécurité du trafic

CE3 : Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic

Questions principales :

- 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 sectorielle 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 contribuent-elles à accroître la sécurité des transports objective et subjective ? Éliminent-elles, outre les points noirs, les zones accidentogènes ?
- Dans quelle mesure les stratégies sectorielles et les mesures contribuent-elles à prendre en compte les besoins spécifiques des groupes de population sensibles et à réduire les conflits entre les piétons et les cyclistes (en particulier dans les zones à faible trafic ou les zones de modération du trafic) ?

Précisions :

- Quelle est l'ampleur des programmes actuels d'assainissement des villes, des communes et des cantons ? Comment sont-ils coordonnés avec d'autres mesures du projet d'agglomération en matière de sécurité du trafic ?
- Existence d'analyses des points faibles (points noirs et zones accidentogènes) sur toutes les catégories de réseaux (en particulier aussi pour la mobilité douce)
- Déduction de stratégies et de mesures visant à l'assainissement systématique des points noirs et des autres endroits dangereux, coordonnées avec les programmes d'assainissement des routes et complétant ces derniers
- Déduction de mesures en tenant compte des diverses fonctions des catégories de réseaux routiers et des utilisations concernées (par exemple gestion du trafic, et en particulier TIM / MD, circulation mixte et circulation séparée)

- Amélioration de la sécurité aux arrêts TP et interfaces multimodales
- Prise en compte concrète et présentation intelligible de la sécurité routière (objective et subjective) dans le cadre des concepts d'exploitation et d'aménagement
- Attention particulière portée aux groupes sensibles (écolières et écoliers, notamment) sur le domaine public, en particulier en ce qui concerne la MD (par exemple zones à exigences renforcées en raison des utilisations qui en sont faites)
- Création de zones à faible trafic ou de zones de modération du trafic

3.2.4 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 principales :

- En quoi les stratégies sectorielles transports et urbanisation ainsi que les mesures 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 qualité 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 qui contribuent à réduire les émissions de polluants atmosphériques ?

Précisions :

- Amélioration de la part modale des TP et de la MD
- Diminution de la charge de trafic dans les zones bâties et / ou réduction de la vitesse et amélioration de 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 (concepts de partage, par exemple)
- Mesures axées sur la demande afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ainsi que les nuisances sonores

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

Questions principales :

- En quoi les stratégies sectorielles et les mesures contribuent-elles à réduire l'utilisation des ressources (surfaces et énergie) induite par les nouvelles constructions et infrastructures et à préserver ou à valoriser les espaces verts et naturels importants (espaces de délasserement de proximité, par exemple) ?
- Où d'éventuelles nouvelles possibilités de création d'espaces naturels et de détente de proximité se font-elles jour ?
- Des mesures sont-elles prévues dans les espaces naturels et de détente de proximité pour réduire l'effet de coupure des infrastructures de transport ?

Précisions :

- Traitement des aspects relatifs au paysage et à la nature dans l'agglomération
- Création et/ou valorisation d'espaces naturels et paysagers (espaces de détente de proximité, notamment) ; planification de projets de plus grande envergure pour améliorer la qualité des espaces naturels et paysagers dans l'agglomération (parcs, entre autres)
- Réduction de la proportion de surfaces imperméabilisées et de la consommation d'énergie pour les nouvelles constructions et infrastructures de transport
- Limitation des atteintes aux espaces naturels et paysagers existants
- Stratégies et mesures visant à protéger les espaces naturels très fréquentés (concerne surtout les agglomérations touristiques)

3.3 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 vraisemblables⁵⁸.

Pour l'évaluation des mesures, on distingue les mesures dans les domaines des transports (section 3.3.1), de l'urbanisation (section 3.3.2) et du paysage (section 0), ainsi que les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires (section 3.3.4).

3.3.1 Mesures d'infrastructure de transport

Le but de l'évaluation des mesures d'infrastructure de transport 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 critères⁵⁹ :

1. Caractère cofinançable 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 (à savoir les mesures d'infrastructure de transport), 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 (voir Figure 7).
- Les mesures d'infrastructure de transport de la liste B sont cohérentes et cofinançables. 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 sont globalement cohérentes et cofinançables, leur état de planification ne répond toutefois pas encore aux exigences définies pour les listes A et B, ou leur rapport coût-utilité demeure insuffisant⁶⁰.

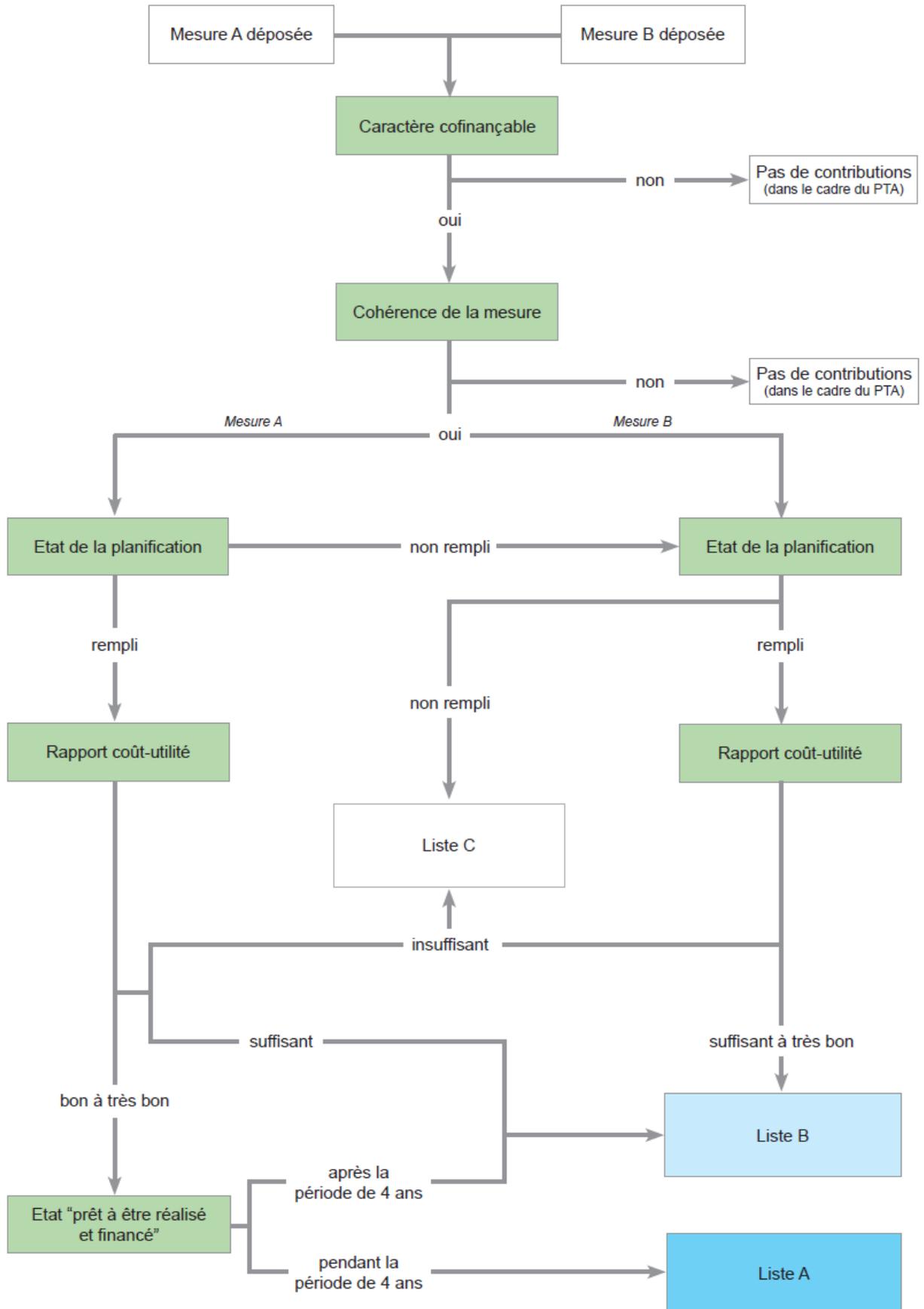
Les mesures de transport non cofinançables qui figurent dans l'accord sur les prestations sont toutefois prises en compte dans l'évaluation du projet (section 3.4).

⁵⁸ Art. 13 OPTA

⁵⁹ Art. 4, al. 3, et art. 13, al. 3, OPTA

⁶⁰ 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. La Confédération n'attribue aucun degré de priorité aux mesures qui ne présentent pas une cohérence suffisante dans le projet d'agglomération (par exemple lorsque le besoin d'action n'est pas reconnu).

Figure 7 : Déroulement et critères de l'évaluation des mesures



▪ **Étape 1 : Caractère cofinançable de la mesure**

La première étape de l'examen s'intéresse au caractère cofinançable de la mesure correspondante selon les exigences légales (LUMin, OUMin).

▪ **Étape 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 2.2 et 2.4).

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

- La mesure correspond aux buts généraux du programme en faveur du trafic d'agglomération, ce qui signifie qu'elle favorise la coordination entre les transports et l'urbanisation et permet un développement efficace et durable du système global de transport.
- La mesure est cohérente avec la vision d'ensemble.
- La mesure découle du besoin d'action actualisé et est motivée en conséquence.
- La mesure contribue à la mise en œuvre d'une des stratégies sectorielles transports ou urbanisation, tenant compte du paysage et constitue un élément important de celle-ci (pertinence).
- Il n'existe pas de contradiction évidente entre la mesure et une autre stratégie sectorielle.

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

- La mesure s'intègre de manière cohérente aux générations antérieures (section 2.4). 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'état de la mise en œuvre des mesures convenues des générations antérieures.
- La priorité de la mesure tient compte du calendrier des mesures d'urbanisation qui lui sont liées (par exemple 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.

▪ **Étape 3 : État de la planification**

Ce critère permet d'évaluer l'état du processus de planification. Au moment du dépôt du projet d'agglomération, toutes les mesures entrant en considération pour la liste A ou B doivent avoir atteint l'état de planification 1 pour les mesures A ou B (voir tableaux ci-après). Pour les mesures de la liste A bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, il suffit d'indiquer les unités de prestation par mesure partielle (ainsi que des éléments descriptifs selon l'annexe 2). Ce n'est qu'à cette condition que leur examen sera poursuivi.

Les mesures dont le coût d'investissement dépasse 10 millions de francs doivent en outre avoir atteint l'état de planification 2 pour les mesures A ou B.

Enfin, les projets de priorité A dont le coût dépasse 50 millions de francs doivent disposer d'un avant-projet selon la norme SIA 103 concernant les ingénieurs civils pour être considérés dans la liste A.

Tableau 3 : État de la planification - description des catégories

État de la planification 1 (jusqu'à 10 millions de francs hors TVA)	
Exigences pour les mesures A	Exigences pour les mesures B
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. <p>Pour les mesures A bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Indication des unités de prestation par mesure partielle. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
<p>L'état de planification 1 des mesures A est atteint. De plus :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. 	<p>L'état de planification 1 des mesures B est atteint. De plus :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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.

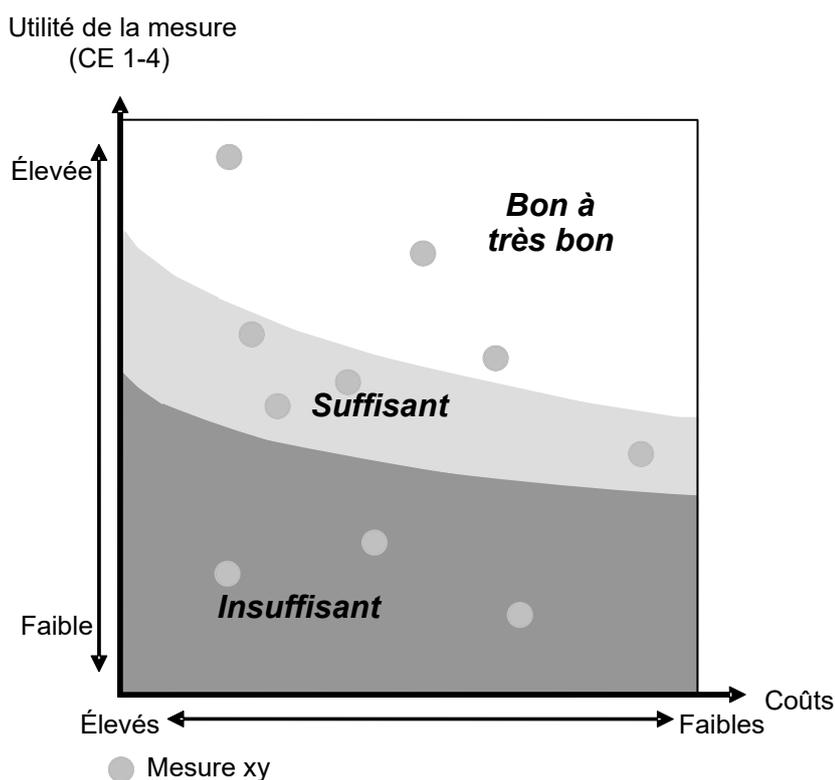
État de la planification 3 (plus de 50 millions de francs hors TVA) 61	
Exigences pour les mesures A	Exigences pour les mesures B
En plus de l'état de planification 2 des mesures A : <ul style="list-style-type: none"> Un avant-projet au sens de la norme SIA 103 des ingénieurs civils a été fourni ou le 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 : <ul style="list-style-type: none"> On dispose d'une étude préliminaire contenant une estimation des coûts (+/- 30 %).

▪ **Étape 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).

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.

Figure 8 : Évaluation du rapport coût-utilité



L'**utilité** d'une mesure est évaluée de manière qualitative à l'aide des quatre critères d'efficacité (section 3.2).

Pour chaque critère d'efficacité (CE), trois points sont attribués au maximum pour une très grande efficacité positive. L'évaluation d'une mesure se fonde sur les divers sous-critères du critère d'efficacité concerné. Le degré d'efficacité est évalué en fonction de la taille de l'agglomération.

Les questions énoncées à la section 3.2 servent avant tout à évaluer le projet, mais peuvent s'appliquer par analogie à l'évaluation des mesures. Par exemple, pour le CE1, la question concernant l'amélioration de la qualité des TP peut être adaptée comme suit : « Jusqu'à quel point la mesure contribue-t-elle à améliorer le système de transports publics ? ».

L'utilité d'une mesure est déterminée en se fondant sur une comparaison avec « l'état de référence », autrement dit l'état sans la mesure évaluée. Pour certaines catégories de mesures, des informations factuelles sont aussi requises (annexe 4).

Les mesures sont attribuées aux **catégories de coûts** en tenant compte, en particulier, de la taille de l'agglomération. Pour chaque taille, ces catégories de coûts sont déterminées en se fondant sur toutes les mesures soumises dans les projets d'agglomération de la génération actuelle de la même catégorie de taille de l'agglomération (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'examen⁶².

Comparaisons transversales

Pour certaines catégories de mesures, l'évaluation des mesures uniquement à l'aide des quatre critères d'efficacité ne permet pas d'attribuer des priorités suffisamment claires. Afin d'obtenir des résultats plus solides, des critères supplémentaires sont appliqués pour deux catégories de mesures, avec une comparaison transversale de tous les projets d'agglomérations : il s'agit de la catégorie de mesures « tram / chemins de fer urbains », ainsi que des mesures de la catégorie « capacité des routes » qui correspondent uniquement à des routes de contournement et de délestage des centres. Les comparaisons effectuées et les critères supplémentaires sont présentés dans le rapport explicatif concernant la procédure d'examen de chaque génération.

▪ **Étape 5 : État « prêt à être réalisé et financé »**

En complément à l'état de la planification (étape 3), il convient d'évaluer si la mesure est prête à être réalisée et financée à l'horizon A ou éventuellement B. Le début de l'exécution 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.

Pour les mesures de la **liste A** bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, il suffit d'**indiquer les unités de prestation par mesure partielle** (tableau 3). Pour les mesures de la liste B bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, aucune unité de prestation ne doit être indiquée.

Un projet est prêt à être réalisé lorsque les procédures de planification, d'étude du projet et d'autorisation sont terminées ou vont l'être 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.

⁶² Le rapport explicatif de chaque génération présente les catégories de coûts utilisées pour les projets en fonction de la taille de l'agglomération concernée.

Tableau 4: État « prêt à être réalisé et financé » - description des exigences pour les catégories 1 et 2

État « prêt à être réalisé et financé »	Exigences
1 (jusqu'à 10 millions de CHF hors TVA, hors mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'état « prêt à être réalisé et financé » 1 est atteint. De plus : ▪ 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 construction (assemblée communale, par exemple) n'est toutefois pas encore nécessaire à ce stade.

3.3.2 Mesures d'urbanisation

La Confédération n'accorde pas de cofinancement aux mesures d'urbanisation dans le cadre du PTA. Elle évalue dès lors ces mesures différemment des mesures d'infrastructure de transport. Les mesures d'urbanisation sont évaluées sommairement afin de déterminer l'efficacité globale du projet d'agglomération et d'apprécier la coordination entre les transports et l'urbanisation (voir section 3.4). Les organismes responsables doivent donc coordonner la priorisation des mesures d'urbanisation avec celle des mesures d'infrastructure de transport et des mesures de transport. La Confédération ne modifie généralement pas la priorisation des mesures d'urbanisation. Elle est néanmoins susceptible de le faire ponctuellement si la coordination est défailante, c'est-à-dire si des mesures d'urbanisation ne sont pas cohérentes avec les mesures d'infrastructure de transport et avec les mesures de transport ou si les capacités de transport nécessaires ne sont pas garanties.

Le but, c'est que les instruments d'aménagement existants et le projet d'agglomération actuel concourent à la réalisation des objectifs en matière de développement de l'urbanisation vers l'intérieur du tissu bâti.

Pour les mesures d'urbanisation, les aspects suivants sont vérifiés :

- Ces mesures soutiennent-elles les buts de la loi sur l'aménagement du territoire et des objectifs généraux de la politique des agglomérations de la Confédération, en particulier en ce qui concerne le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ?
- Les mesures d'urbanisation montrent-elles le développement et les interactions avec les instruments existants de l'aménagement du territoire ? Les mesures de la génération actuelle servent-elles à concrétiser 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 en ce qui concerne le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti ?
- Les mesures d'urbanisation découlent-elles de la stratégie sectorielle urbanisation, tenant compte du paysage et du besoin d'action actualisé ? Sont-elles cohérentes avec la vision d'ensemble ?

- Les mesures d'urbanisation sont-elles coordonnées avec les planifications nationales et cantonales et avec d'autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes et avec les infrastructures de transport (de grande ampleur) ?
- Le surcroît de trafic engendré par les mesures d'urbanisation proposées peut-il être raisonnablement maîtrisé, l'est-il avec des instruments (par exemple concepts de mobilité), des mesures d'infrastructure de transport sont-elles possibles et prévues ?

S'il apparaît que les mesures d'urbanisation (en particulier aussi les mesures de planification ou de conception) s'étendent clairement sur deux horizons, les mesures peuvent être qualifiées de tâches permanentes. Dans ce cas, il convient de présenter des étapes de mise en œuvre concrètes (attribution des étapes de planification à l'horizon A ou B ou aux horizons A et B avec les compétences et les délais, etc.). 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 du projet d'agglomération. On peut également utiliser le terme de tâche permanente en tant que générique désignant plusieurs mesures d'urbanisation similaires (par exemple extensions du territoire d'urbanisation, zones clés). Seules les étapes de mise en œuvre d'une tâche permanente attribuées à un horizon sont indiquées dans l'accord sur les prestations.

3.3.3 Mesures paysagères

Il n'est pas indispensable de formuler des mesures paysagères et elles ne peuvent pas bénéficier d'un cofinancement dans le cadre du PTA⁶³. Elles sont toutefois très souhaitables. Dès lors qu'un projet d'agglomération comporte des mesures paysagères, les aspects paysagers doivent être traités, au moins dans le cadre des thématiques urbaines, dans tous les modules et doivent faire l'objet d'une présentation claire, de manière à mettre en évidence le lien logique (fil conducteur) et de permettre l'examen par la Confédération. L'agglomération a également la possibilité de soumettre une stratégie paysagère ad hoc, coordonnée avec les domaines des transports et de l'urbanisation. Les mesures paysagères concrètes qui renforcent les qualités paysagères peuvent influencer favorablement sur l'évaluation du projet selon le CE4.

Les mesures paysagères sont évaluées sommairement de manière comparable aux mesures d'urbanisation. Les aspects suivants sont examinés :

- Les aspects paysagers sont-ils présentés clairement et traités dans tous les modules ? Le fil conducteur entre tous les modules est-il compréhensible ?
- Les mesures paysagères sont-elles déduites de la stratégie sectorielle urbanisation, tenant compte du paysage ou d'une stratégie sectorielle « paysage » propre et du besoin d'action ? Soutiennent-elles la stratégie globale du projet d'agglomération ? Sont-elles cohérentes avec la vision d'ensemble ?
- Les mesures sont-elles suffisamment concrètes et/ou systématiques pour produire des effets au niveau de l'agglomération ?

3.3.4 Mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

L'évaluation des mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires⁶⁴ (voir section 0) suit une autre logique que celles des mesures individuelles. Le but de l'évaluation⁶⁵ est d'examiner le

⁶³ Des possibilités de cofinancement des projets paysagers par la Confédération existent en dehors du FORTA, par exemple dans le cadre du programme « Développer la biodiversité et la qualité paysagère dans les agglomérations » piloté par l'Office fédéral de l'environnement.

⁶⁴ Art. 21a OUMin

⁶⁵ Art. 16 et 17 OPTA

cofinancement forfaitaire de ces mesures et à plafonner les coûts cofinancés dans le cadre du PTA. En vertu de l'art. 21a, al. 3, OUMin, on distingue **deux étapes d'évaluation**⁶⁶:

- **Première étape - détermination du plafond de coûts** : la Confédération définit, sur la base d'unités de prestation, des coûts maximaux par catégorie de mesures et pour chaque génération. Les unités de prestation s'expriment surtout en mètres linéaires, en mètres carrés, en nombre d'unités ou en nœuds. Des commentaires à ce sujet figurent dans le rapport explicatif de la génération concernée.
- **Deuxième étape - qualité de la conception** : les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires doivent systématiquement être intégrées à la planification globale des transports du projet d'agglomération. Par « intégration systématique », on entend une conception globale cohérente du point de vue de l'espace et du contenu, évaluée sur la base des critères figurant dans le tableau 5. Le but est d'empêcher qu'un cofinancement par la Confédération soit sollicité pour des mesures isolées ne produisant pas un effet suffisant.

La qualité de la conception est prise en compte dans l'évaluation du projet (section 3.4). Les conceptions sont évaluées par catégorie de mesures. Selon la qualité de la conception, la Confédération se réserve le droit de réduire les coûts standardisés par tranches de 5 % (jusqu'à concurrence de 15 %). Les sous-critères des CE (section 3.2) servent de base à l'évaluation. Les aspects déterminants pour l'appréciation sont les suivants :

Tableau 5: Critères d'évaluation de la qualité de la conception

Catégorie de mesures	Critères d'évaluation de la qualité de la conception
Mobilité douce (surtout CE 1.5)	<p>Conception de mobilité douce sur l'ensemble du périmètre, avec carte et description (intégrant ou distinguant les trafics piétonnier et cycliste).</p> <p>Paquets de mesures de MD classés par ordre de priorité, sur la base du besoin d'action actualisé et en tenant compte des générations antérieures.</p> <p>Encouragement d'un réseau piétonnier et cycliste cohérent, dense, sûr et attrayant.</p> <p>Prise en compte des intérêts de la MD dans les concepts d'exploitation et d'aménagement.</p> <p>Prise en compte des exigences variées des utilisateurs (confort contre vitesse).</p> <p>Prise en considération des utilisations de la vie quotidienne et des loisirs.</p>
Gestion du trafic (surtout CE 1.4)	<p>Mise en évidence d'une conception de gestion du trafic systématique comme partie intégrante de la stratégie sectorielle « routes » en tenant compte de la hiérarchie du réseau.</p> <p>La conception tient compte des fonctions des diverses catégories de routes, elle est coordonnée avec les routes nationales, cantonales et communales.</p> <p>Paquets de mesures de gestion du trafic classés par ordre de priorité, sur la base du besoin d'action actualisé et en tenant compte des générations antérieures.</p> <p>La conception montre dans quels secteurs les charges du TIM doivent être dosées, à quels nœuds le trafic doit être dosé et où d'autres de régulation s'imposent.</p> <p>Intégration des priorités définies pour les TP conformément au besoin d'action actualisé.</p>

⁶⁶ Le rapport explicatif de chaque génération fournit d'autres détails sur l'évaluation des mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, notamment en ce qui concerne les unités de prestation.

	<p>Représentation transparente de l'organisation de la gestion du trafic et de la coordination entre la Confédération, les cantons et les communes.</p>
<p>Valorisation / sécurité de l'espace routier (surtout CE 1.4, CE 2.2, CE 3.1)</p>	<p>Analyse systématique des points faibles pour tous les secteurs de l'agglomération.</p> <p>Paquets de mesures classés par ordre de priorité, sur la base du besoin d'action et en tenant compte des générations antérieures.</p> <p>Création de zones à faible trafic ou de zones de modération du trafic, prise en compte dans le cadre de concepts d'exploitation et d'aménagement.</p> <p>Prise en compte des exigences des divers modes de transport dans les systèmes mixtes de transport et dans la hiérarchie du réseau (pesée compréhensible des intérêts entre les mesures d'augmentation du flux de trafic et la qualité du séjour / la sécurité de la MD).</p> <p>Création d'espaces de rencontre publics, intégration urbanistique.</p> <p>Réduction des charges du TIM et du trafic lié à l'activité économique dans les zones densément habitées.</p>
<p>Valorisation d'arrêts de bus et de tram (surtout CE 1.3, CE 3.1)</p>	<p>Coordination de la stratégie sectorielle « TP » avec la stratégie sectorielle urbanisation et la stratégie sectorielle « MD ».</p> <p>Paquets de mesures classés par ordre de priorité, sur la base du besoin d'action et en tenant compte des générations antérieures.</p> <p>Identification systématique des lacunes qualitatives en matière d'accès aux arrêts, de localisations inadaptées ou autres.</p> <p>Amélioration de la convivialité des arrêts.</p> <p>Amélioration de l'offre et des services intermodaux aux arrêts.</p> <p>Plus-value évidente des mesures pour la valorisation du système global de transport par rapport aux travaux ordinaires d'entretien et de rénovation des arrêts des TP (preuve d'un saut qualitatif dans l'agencement des arrêts qui n'aurait pas pu être obtenu avec des travaux de rénovation usuels).</p>

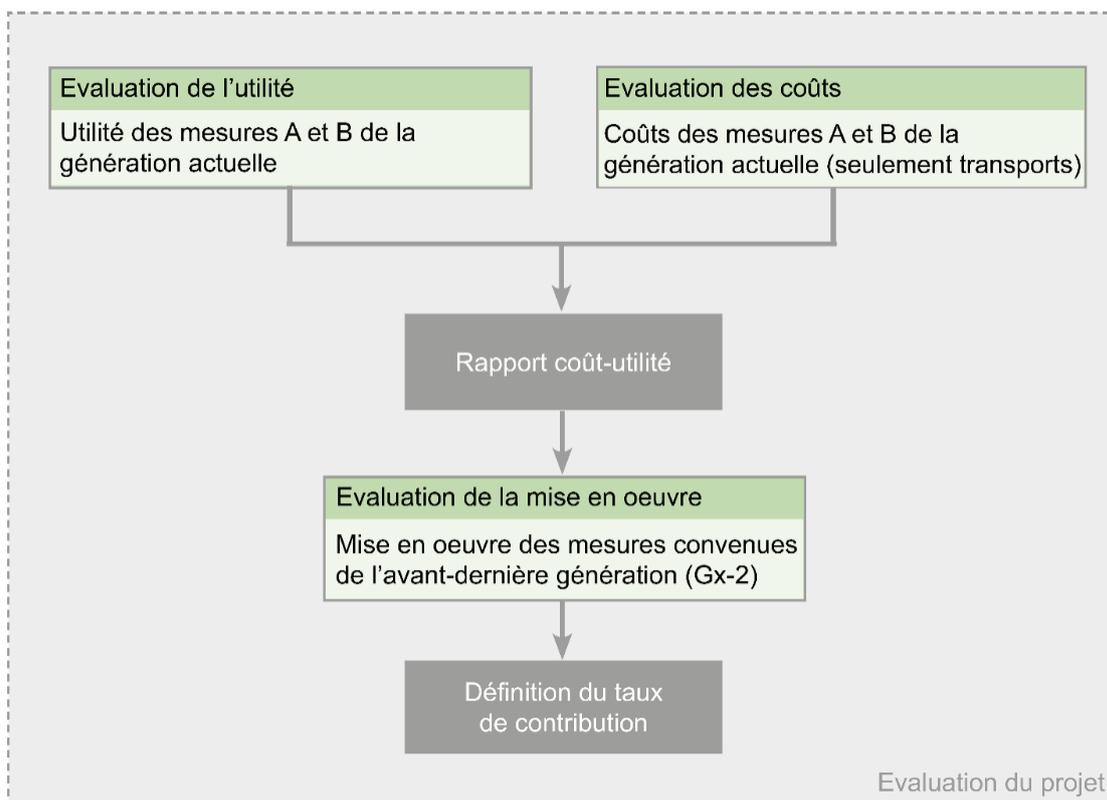
3.4 Evaluation du projet

L'évaluation d'un projet d'agglomération ⁶⁷ met l'utilité de celui-ci en regard de ses coûts. Les coûts sont déterminés en tenant compte de la taille de l'agglomération. 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 concerné (art. 17*d*, al. 1, LUMin). Le taux de contribution de la Confédération est compris entre 30% et 50 %. L'état de la mise en œuvre des mesures convenues à l'occasion de l'avant-dernière génération est pris en compte lors de la fixation du taux de contribution.

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

1. Evaluation de l'utilité (section 3.4.1);
2. Evaluation des coûts (section 3.4.1.2) ;
3. Rapport coût-utilité et taux de contribution (section 3.4.3)
4. Evaluation de l'état de la mise en œuvre et modification éventuelle du taux de contribution (section 3.4.4)

Figure 9: Etapes de l'évaluation du projet



⁶⁷ Art. 14 OPTA

3.4.1 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 (Gx) ;
- mesures de transport qui ne sont pas cofinancées par la Confédération, c'est-à-dire les « prestations assumées entièrement par l'agglomération » aux horizons A et B ;
- mesures d'urbanisation et du paysage de la génération actuelle avec priorité A ou B.

L'évaluation de l'utilité s'appuie sur les mesures de la génération de projets actuelle (Gx). De la sorte, toutes les agglomérations sont sur un pied d'égalité, c'est-à-dire qu'il n'est pas tenu compte d'un éventuel saut de génération ou du fait qu'un projet d'agglomération est déposé pour la première fois.

L'effet des mesures des planifications nationales (mesures adoptées selon les PRODES de la route et du rail) et des autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes ne compte pas dans l'évaluation de l'utilité. En revanche, les mesures des projets d'agglomération doivent être coordonnées avec ces mesures d'ordre supérieur. La preuve de la coordination est prise en compte lors de l'évaluation de la cohérence du projet d'agglomération (section 2.5) ainsi que lors de l'évaluation de l'utilité.

L'utilité d'un projet d'agglomération est déterminée à l'aide des critères d'efficacité définis à la section 3.2. Les mesures cofinancées classées dans les listes A et B par la Confédération et les mesures qui ne sont pas cofinancées sont décisives pour l'utilité. Or celles-ci ne peuvent déployer leurs effets positifs que si elles sont intégrées à des stratégies efficaces et qu'elles ont été déduites de l'analyse de la situation et des tendances, de la vision d'ensemble, des stratégies sectorielles et du besoin d'action actualisé. En outre, le projet d'agglomération doit s'appuyer sur les stratégies sectorielles et les mesures des générations antérieures. Tout comme l'effet des mesures, le contenu des modules et la cohérence (« fil conducteur » et cohérence entre les générations) sont donc pris en compte lors de l'évaluation de l'utilité.

Chaque agglomération fait face à des défis différents, lesquels dépendent de sa taille, de sa situation géographique et de ses fonctions (par exemple régions touristiques, espaces à forte orientation logistique ou autres défis spécifiques). La Confédération tient compte de ces défis spécifiques pour autant que les agglomérations les aient bien mis en évidence (voir section 2.2).

Comme l'explique la section 2.2, les divers modules ne doivent pas être entièrement révisés à chaque génération : il est possible d'établir des priorités. Il est toutefois crucial que les priorités définies soient motivées de manière compréhensible.

L'évaluation se fonde sur une comparaison entre l'*état de référence* sans projet d'agglomération et l'état futur après mise en œuvre des mesures prévues. Elle recourt à une approche qualitative, renforcée si possible par des informations factuelles (voir annexe 4).

Les quatre domaines d'efficacité (transports, urbanisation, sécurité et environnement) sont évalués à l'aide des questions principales et des sous-critères des CE décrits à la section 3.2. L'évaluation porte sur le critère d'efficacité dans son ensemble. Les sous-critères des CE ne sont pas traités individuellement. En outre, lors de l'évaluation, on tient compte des différences de taille entre les agglomérations.

Les points suivants peuvent être attribués pour les CE 1 à 4 :

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

3.4.2 Évaluation des coûts

Les coûts d'investissement d'un projet d'agglomération correspondent aux coûts de l'ensemble des mesures du projet d'agglomération actuel, classées en priorité A ou B par la Confédération (Ax, Bx). Ces coûts sont attribués à une catégorie de coûts (faibles, moyens, élevés), en tenant compte de la taille de l'agglomération.

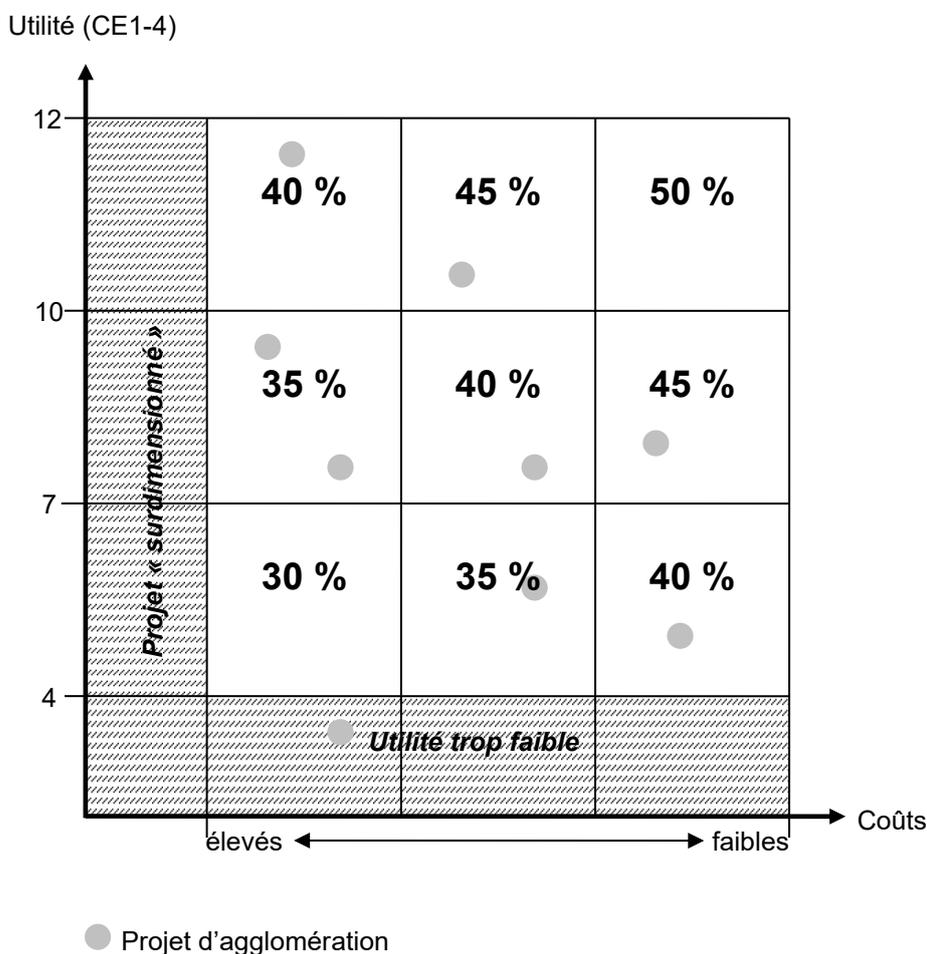
L'attribution aux catégories de coûts (faibles, moyens, élevés) se fait, pour chaque agglomération, sur la base de « coûts de référence ». Ceux-ci sont obtenus en répartissant les moyens fédéraux à disposition entre les agglomérations en fonction de la pondération relative de chaque agglomération ayant déposé un projet. La pondération d'une agglomération correspond à la somme du nombre d'emplois multiplié par un coefficient de 0,5⁶⁸ et du nombre d'habitants. 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. Les catégories de coûts d'une génération sont détaillées dans le rapport explicatif sur la procédure d'examen de la génération concernée.

⁶⁸ Cela permet d'ajuster le calcul en fonction de la population, mais aussi de tenir compte du fait qu'une agglomération offre de nombreux emplois et attire un grand nombre de pendulaires des agglomérations environnantes. Dans les agglomérations transnationales, on ne prend en considération que la partie suisse, parce que seules sont cofinancées les mesures qui présentent une utilité déterminante sur cette partie suisse de l'agglomération.

3.4.3 Détermination du taux de contribution

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

Figure 10 : 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.

Dans le cas de mesures très onéreuses mais jugées très efficaces (mesures phares) par la Confédération, notamment du point de vue de la coordination de l'urbanisation et des transports, la grille d'évaluation peut être modulée au moyen d'une évaluation complémentaire présentée de manière transparente. Il est ainsi possible d'obtenir le cofinancement de mesures phares onéreuses, considérées comme efficaces et bien coordonnées par la Confédération.

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

- l'échelonnement des mesures infrastructurelles très coûteuses en plusieurs étapes, afin de répartir leurs coûts sur plusieurs générations ;
- la redéfinition de la priorité d'autres mesures, afin de réduire les coûts du projet ;
- l'étude d'options visant à réduire les coûts.

3.4.4 Évaluation de la mise en œuvre

L'efficacité d'un projet d'agglomération ne résulte pas seulement des mesures qui ont été planifiées, mais aussi de celles qui ont effectivement été mises en œuvre. C'est la raison pour laquelle la Confédération examine aussi 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 prévus par l'accord sur les prestations qui sont déterminants, à savoir les délais définis dans la logique quadriennale de l'horizon A concerné du projet d'agglomération, et non les délais figurant à l'art. 18 OPTA. Les mesures remontant à plus de deux générations doivent avoir été mises en œuvre ou leur mise en œuvre doit au moins avoir commencé. C'est pourquoi toutes les mesures convenues selon l'accord sur les prestations de l'avant-dernière génération (Gx-2) sont intégrées à l'évaluation de la mise en œuvre^{69 70}.

En cas de mise en œuvre insuffisantes des mesures Gx-2, la Confédération peut réduire le taux de contribution de 5 points de pourcentage. L'article 22 OUMin stipulant que le cofinancement représente au minimum 30 % et au maximum 50 % du projet d'agglomération, la Confédération renonce à appliquer cette réduction si l'évaluation du rapport coût-utilité aboutit déjà à un taux de contribution de 30 % (section 3.4.3).

S'il apparaît qu'une mesure convenue ne pourra vraisemblablement plus être mise en œuvre, l'organisme responsable peut déposer une demande de renoncement auprès de la Confédération (section 4.1.1). Les mesures concernées ne font plus l'objet de l'accord sur les prestations et ne sont pas prises en compte dans l'évaluation *quantitative* de la mise en œuvre (MO 1, voir ci-après). Dans le cadre de l'évaluation *qualitative* de la mise en œuvre (MO 3, voir ci-après), on examine toutefois si des solutions de remplacement adéquates sont proposées dans le projet d'agglomération.

Les exigences et instructions concernant le compte rendu sur l'état de la mise en œuvre des mesures convenues sont décrites aux sections 2.2 et 2.3.

Lors de l'évaluation de la mise en œuvre, la Confédération tient également compte des motifs à l'origine d'un retard et examine sommairement la plausibilité des informations transmises par les organismes responsables. Il est important ici que les retards soient indiqués de manière transparente et que les nouvelles mesures prennent en considération la modification des conditions-cadre.

L'évaluation de la mise en œuvre se fait sur les plans quantitatif et qualitatif à l'aide de trois critères⁷¹ :

- **MO 1 Mesures d'infrastructure de transport et mesures de transport non cofinancées par la Confédération (quantitatif)** : L'évaluation quantitative de la mise en œuvre de ces mesures se fonde sur les tableaux de mise en œuvre déposés par les organismes responsables. Les mesures d'infrastructure de transport convenues et cofinancées qui figurent dans l'accord sur les prestations et les mesures de transport non cofinancées par la Confédération sont classées en fonction de l'état de leur mise en œuvre (selon calendrier, faible retard, retard important). L'état de la mise en

⁶⁹ Art. 14, al. 3, OPTA

⁷⁰ Concerne toutes les mesures convenues de l'accord sur les prestations de l'avant-dernière génération, à l'exception des prestations assumées entièrement par l'agglomération selon la section 3.2 de l'accord sur les prestations de la deuxième génération.

⁷¹ La procédure est décrite en détail dans le rapport explicatif concernant la procédure d'examen de chaque génération.

œuvre est croisé avec divers motifs de retard. La Confédération peut moduler la pondération des déficits de mise en œuvre en fonction du coût des mesures et de la durée du retard. La Confédération peut adapter les estimations des organismes responsables sur l'état de mise en œuvre d'une mesure si elle ne partage pas leur évaluation de la situation. Pour les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, la Confédération évalue la proportion des unités de prestation qui ont été mises en œuvre.

- **MO 2 Mesures d'urbanisation et du paysage (quantitatif et qualitatif) :** L'évaluation quantitative de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et du paysage convenues se fonde elle aussi sur les tableaux de mise en œuvre. Les mesures d'urbanisation et du paysage convenues dans l'accord sur les prestations sont évaluées en fonction de l'état de leur mise en œuvre (selon calendrier, faible retard, retard important). La Confédération peut moduler la pondération des déficits de mise en œuvre en fonction de la durée du retard. En cas de défaillances dans la mise en œuvre, le résultat quantitatif est évalué sur le plan qualitatif à l'aide des questions suivantes :
 - Des progrès peuvent-ils être identifiés dans les mesures d'urbanisation ? Les évolutions constatées coïncident-elles avec les buts définis par le projet d'agglomération (dans quelle mesure et pour quelle utilité) ?
 - Des progrès peuvent-ils être identifiés pour les activités visant le développement de l'urbanisation vers l'intérieur ?
 - Des progrès peuvent-ils être identifiés pour ce qui est des autres mesures du projet d'agglomération ayant trait à l'urbanisation ?
- **MO 3 - évaluation qualitative :** Parallèlement à l'évaluation principalement quantitative de la mise en œuvre de MO1 et MO2, la Confédération examine également toujours l'état de la mise en œuvre de manière qualitative sur la base du rapport de mise en œuvre de l'agglomération. L'évaluation se fonde sur les questions suivantes :
 - En cas de renoncement ou de retards concernant des mesures phares, le projet d'agglomération propose-t-il des solutions de substitution efficaces ? Dans le cas où aucune solution de substitution ne serait proposée, des raisons plausibles sont-elles invoquées ? Les dispositions prises pour réagir au retard sont-elles documentées ?
 - Le projet d'agglomération présente-t-il d'autres alternatives pour les mesures non mises en œuvre de l'avant-dernière génération ?

Pour chaque critère de mise en œuvre, il en résulte une classification en « suffisant » ou « insuffisant ». Des modifications du taux de contribution sont effectuées selon le barème ci-dessous :

Aucune déduction :	au maximum 1 critère « insuffisant »
- 5 points de pourcentage :	2 ou 3 critères « insuffisants »

4 Mise en œuvre des projets d'agglomération transports et urbanisation

4.1 Accords sur les prestations

Le DETEC conclut un accord sur les prestations avec les cantons impliqués dans un projet d'agglomération. Cet accord se fonde sur le projet d'agglomération concerné et sur l'arrêté fédéral adopté au sujet du programme en faveur du trafic d'agglomération (art. 17b, al. 1, 1^{ère} phrase, LUMin ; art. 24, al. 1, OUMin). Les collectivités régionales peuvent signer l'accord sur les prestations.

L'accord sur les prestations fixe les mesures et paquets de mesures à mettre en œuvre, le taux de contribution, les contributions fédérales, les exigences liées aux comptes rendus, les compétences et responsabilités, les modalités d'adaptation, la réglementation en cas de violation de l'accord, ainsi que la durée de validité (voir l'art. 24, al. 2, OUMin).

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 réfère à la décision de l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, pour la génération concernée⁷². L'accord peut indiquer des réserves si des points faibles⁷³ ont été constatés pour certaines mesures. Les listes B servent de points de repère pour les travaux futurs et la cohérence entre les générations : toutefois, elles ne font l'objet d'aucune garantie de la part de la Confédération, ni d'un engagement de la part du canton. Si les mesures de la liste B deviennent des mesures de la liste A lors de la génération suivante, leur rapport coût-utilité doit être intégralement réévalué par la Confédération.
- L'accord sur les prestations contient les listes des mesures d'urbanisation et du paysage, qui ne sont pas cofinancées par la Confédération, ainsi que la liste des mesures de transport qui ne sont pas cofinancées. 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 l'état de 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.

4.1.1 Renoncement à des mesures

S'il apparaît qu'une mesure⁷⁴ ne sera définitivement pas mise en œuvre, les organismes responsables qui ont signé l'accord sur les prestations correspondant peuvent renoncer officiellement à cette mesure. Les mesures concernées ne font plus l'objet de l'accord sur les prestations et ne sont pas prises en compte dans l'évaluation *quantitative* de la mise en œuvre. Dans le cadre de l'évaluation *qualitative* de

⁷² 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 énumère les mesures au sens de l'art. 21 OUMin, pour lesquelles l'inflation et la TVA ne sont pas incluses. La deuxième énumère les mesures au sens de l'art. 21a OUMin (mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires), pour lesquelles l'inflation et la TVA sont déjà comprises.

⁷³ Par exemple début en dehors du délai, c'est-à-dire au-delà de cinq ans et trois mois après 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.

⁷⁴ Il peut en principe s'agir de n'importe quelle mesure convenue (y compris les mesures d'urbanisation ou les prestations assumées entièrement par l'agglomération).

la mise en œuvre, on examine toutefois si des solutions de remplacement adéquates sont proposées dans le projet d'agglomération (cf. section 3.4.4).

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 de la procédure d'examen par la Confédération⁷⁵. Les motivations doivent être commentées dans les tableaux de mise en œuvre. Pour les mesures les plus importantes, des informations détaillées sont à fournir 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 sont ainsi libérées et peuvent être utilisées pour le financement d'autres mesures via le FORTA.

4.2 Conventions de financement

Sur la base de l'accord sur les prestations, l'OFROU conclut avec le canton ou l'organisme responsable une convention de financement pour les mesures d'infrastructure de transport de la liste A⁷⁶.

La convention de financement doit être conclue avant le début de l'exécution des travaux de construction. Cela présuppose que les diverses mesures soient prêtes à être réalisées et financées : les approbations des plans sont entrées en force, les autorisations cantonales requises ont été délivrées et le financement des collectivités territoriales impliquées est garanti par des décisions de crédit⁷⁷ valides au niveau cantonal et/ou communal. Pour les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, une convention de financement doit être disponible avant le premier paiement. Il n'est en revanche pas nécessaire que ces mesures soient déjà prêtes à être réalisées ni financées au moment de la conclusion de la convention de financement (art. 24, al. 4, troisième phrase, OUMin).

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 la convention de financement que pour les prestations effectivement réalisées.

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

4.3 Délais d'exécution

En se fondant sur l'art. 17e, al. 2, LUMin, le DETEC fixe, à l'art. 18 al. 1, OPTA, les délais pour le début de l'exécution des projets de construction liés à chaque mesure d'infrastructure de transport. À compter de la troisième génération, l'exécution des projets de construction débute avec le premier coup de pioche. En cas d'acquisitions importantes (par exemple achats de trolleybus électriques selon l'art. 17a, al. 2bis, LUMin), le début de l'exécution correspond au moment de la conclusion du contrat de vente.

Pour les projets d'agglomération de la troisième génération, le délai d'exécution est de six ans à titre de réglementation transitoire (art. 18, al. 1, let. a, OPTA). Il est de cinq ans dès la quatrième génération (art. 18, al. 1, let. b, OPTA). Ces délais commencent à courir trois mois après l'adoption de l'arrêté fédéral concernant les crédits d'engagement alloués pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. L'exécution des travaux de construction

⁷⁵ C'est-à-dire entre le dépôt du projet d'agglomération et la décision du Parlement relative aux crédits d'engagement accordés à la génération concernée.

⁷⁶ Art. 24, al. 4, OUMin

⁷⁷ Lors de la conclusion de la convention de financement, l'arrêté fédéral est connu. Les décisions de crédit peuvent être garanties sur le crédit brut ou net (montant total moins la contribution fédérale).

(premier coup de pioche) doit débiter avant l'expiration de ce délai. Il incombe à l'organisme responsable de prouver que c'est le cas.

Si l'exécution des travaux de construction ne débute pas dans les délais, le droit au versement des contributions fédérales s'éteint pour la mesure concernée (voir art. 17e, al. 2, deuxième phrase, LUMin). Afin de garantir une application uniforme, les délais fixés à l'art. 18, al. 1, OPTA s'appliquent à toutes les catégories de mesures (et donc aussi aux mesures partielles ou aux paquets de mesures, ainsi qu'aux mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires au sens de l'art. 21a OUMin⁷⁸).

Dans des cas exceptionnels dûment motivés, l'ARE peut accorder un délai supplémentaire unique de trois ans (art. 18, al. 2, OPTA). Un délai supplémentaire peut par exemple être octroyé lorsque les retards ne sont imputables ni à l'organisme responsable ni à la collectivité compétente (exemples : retards dus à la coordination du projet de construction avec les planifications de la Confédération ou d'États étrangers, ou causés par des événements naturels extraordinaires). Toutefois, le délai supplémentaire n'est pas applicable pour des mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires au sens de l'art. 21a OUMin (voir art 18, al. 4, OPTA).

Un délai supplémentaire unique de trois ans peut également être accordé pour les mesures centrales d'un projet d'agglomération. Il s'agit là d'un projet de construction complexe dont l'exécution ne peut débiter qu'en dehors des délais selon l'art. 18 OPTA pour de bonnes raisons. Une mesure centrale doit assurer une fonction cruciale pour le 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 des mesures sont modifiées ou regroupées, elles peuvent faire l'objet d'une nouvelle demande dans le cadre d'une génération ultérieure, dans la mesure où le début de l'exécution des travaux de construction qui leur sont liés n'est pas possible dans le délai selon l'art. 18 OPTA initial ou aussi parce l'organisme responsable a déjà renoncé aux mesures pour d'autres raisons (voir ch. 4.1.1).

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

Le délai cesse de courir durant une procédure de recours (opposition valant voie de droit, recours, plainte, etc.) pour la mesure concernée. Il en va de même lorsqu'une mesure fait l'objet d'un référendum facultatif (art. 18, al. 3, OPTA). 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 bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires (art. 18, al. 4, OPTA).

À la demande de l'organisme responsable, la suspension de 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 dépendances doivent être motivés.

⁷⁸ Pour les mesures visées à l'art. 21a OUMin, l'accord sur les prestations contient également le dernier délai autorisé pour le versement.

4.4 Délais de mise en œuvre pour les mesures de 1^{re} et 2^e génération

Pour les mesures de 1^{re} et de 2^e génération, les dispositions contractuelles prévoient une mise en œuvre d'ici à fin 2027. La Confédération exige qu'une convention de financement ait été conclue pour ces mesures d'ici cette date. À défaut, le droit aux contributions fédérales convenues s'éteindra.

Liste des abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
CE	Critère 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 (emplois)
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)
LFInfr	Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (RS 725.13)
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
OAT	Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (RS 700.1)
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 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
PRODES	Programme de développement stratégique
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération

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

SIN	Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure route
SIS	Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail
TIM	Transport individuel motorisé
TJM	Trafic journalier moyen
TP	Transports publics
VACo	Villes et agglomérations ayant droit à des contributions

Annexes

Annexe 1 : Examen préliminaire

Les exigences légales minimales d'un projet d'agglomération sont évaluées dans le cadre d'un examen préliminaire⁷⁹. Un projet d'agglomération doit impérativement comprendre trois parties (voir section 2.3) : la partie principale, la partie relative aux mesures et si des mesures ont déjà été convenues dans le cadre d'une génération antérieure, les tableaux de mise en œuvre. En outre, les éléments suivants doivent impérativement y figurer, même lorsqu'il n'y a rien de nouveau (voir section 2.2) :

Première partie : Partie principale		
6 modules avec texte et cartes/graphiques	Rapport de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> Résumé, sous forme de texte et/ou de tableaux, de l'état de mise en œuvre des mesures (classées de préférence par domaine thématique, avec justification des principaux retards ; en mettant l'accent sur Gx-2) Représentation cartographique des mesures convenues des générations antérieures, ainsi que de l'état de leur mise en œuvre
	Analyse de la situation et des tendances	<ul style="list-style-type: none"> Texte, cartes, graphiques et séries temporelles
	Vision d'ensemble	<ul style="list-style-type: none"> Représentation cartographique des thématiques liées au système global de transport (TIM/TP/MD) et à l'urbanisation (développements urbains importants) Description textuelle des éléments cartographiques
	Besoin d'action	<ul style="list-style-type: none"> Comparaison entre l'analyse de la situation et des tendances (état effectif) et la vision d'ensemble (état souhaité), sous une forme synoptique
	Stratégies sectorielles	<ul style="list-style-type: none"> Représentation, sous forme de textes et de cartes, par domaines thématiques (transports, urbanisation, tenant compte du paysage⁸⁰)
	Mesures	<ul style="list-style-type: none"> Voir deuxième partie 2 – Partie relative aux mesures (page suivante)
Valeurs cibles MOCA		<ul style="list-style-type: none"> Valeurs cibles et explications pour chacun des 5 indicateurs MOCA
<p>Il est recommandé de représenter les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> Cartes relatives au besoin d'action dans les domaines des transports et de l'urbanisation : de préférence, mise en évidence des principales modifications par rapport aux générations antérieures. Valeurs cibles (indicateurs MOCA) : il est recommandé de les expliquer dans la vision d'ensemble. 		

⁷⁹ Art. 11 OPTA

⁸⁰ L'important est d'intégrer les aspects paysagers les plus importants relevant de l'urbanisation dans la stratégie d'urbanisation. Il est possible, mais pas obligatoire, de prévoir une stratégie sectorielle propre « paysage ».

Deuxième partie – Partie relative aux mesures

- Tableau d'informations factuelles entièrement complété selon le modèle de l'ARE
 - Localisation cartographique des mesures convenues et actuelles, ainsi que des mesures décidées des planifications nationales et d'autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes. Pour les paquets de mesures pouvant prétendre à des contributions fédérales forfaitaires, choisir le mode de représentation le plus judicieux (par exemple représentation cartographique séparée).
 - Fiches⁸¹ de toutes les mesures de la génération actuelle (Ax et Bx) pour les domaines des transports (y compris paquets de mesures pour les contributions fédérales forfaitaires), de l'urbanisation et, le cas échéant, avec indication des 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.
- 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 prestations assumées entièrement par l'agglomération

Troisième partie – Tableaux de mise en œuvre

- Tableaux de mise en œuvre complétés selon les instructions de l'ARE⁸²: pour chaque mesure convenue de la génération ou des générations antérieure(s)⁸³ (selon l'état de la mise en œuvre, avec une brève description)

Exemple de tableau synoptique des éléments (obligatoires) du projet d'agglomération

Pour repérer rapidement les modules dans le cadre de l'examen préliminaire, il est **recommandé** de livrer un tableau synoptique (voir exemple ci-dessous), incluant des renvois aux différents de page et aux numéros de page correspondants :

Sommaire	Chapitre	Page
Première partie – Rapport principal		
Rapport de mise en œuvre	Chap. X / Annexe Y	p. xy / p. xyz
Analyse de la situation et des tendances	Chapitre X	p. xy
Deuxième partie – Partie relative aux mesures		
Carte des mesures de la génération actuelle	Chapitre X	p. xy
Fiches de mesure	Chapitre X	p. xy

⁸¹ La structure et le contenu des fiches de mesure, de même que les géodonnées au niveau des mesures, sont présentés à l'annexe 4.

⁸² Les tableaux sont préparés par l'ARE et remis aux organismes responsables le plus tôt possible, au plus tard environ un an avant le dépôt des projets d'agglomération.

⁸³ Tant que les délais pour les mesures d'infrastructure de transport de la première et de la deuxième génération ne sont pas échus (jusqu'en 2027), on mettra en évidence l'état de la mise en œuvre de ces mesures.

Annexe 2 : 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 du domaine des transports ;
- paquets de mesures dans le domaine des transports pouvant bénéficier de contributions fédérales forfaitaires ;
- mesures A et B dans le domaine de l'urbanisation ;
- mesures A et B dans le domaine du paysage (s'il en existe).

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

- mesures des planifications nationales et des autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes dans le domaine des transports (fiche de documentation) ;
- prestations assumées entièrement par l'agglomération (fiche de documentation) ;
- mesures C dans le domaine des transports

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

- les mesures convenues 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 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. Leur fiche peut donc se contenter de les décrire brièvement. Il est important que ces mesures soient intégrées à la conception du projet d'agglomération.

Des fiches de documentation sont à prévoir pour les principales infrastructures de transport étrangères limitrophes qui jouent un rôle pour le projet d'agglomération. Des mesures des planifications nationales non encore décidées peuvent certes être mentionnées comme options à long terme dans les stratégies sectorielles, mais elles ne doivent pas conditionner les mesures A et B de la génération actuelle.

Les fiches de documentation des planifications nationales et des autres planifications pertinentes peuvent être plus succinctes que les autres fiches de mesure. 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, PRODES).
Désignation de la mesure	Titre parlant et explicatif attribué à la mesure ; s'il n'est pas identique à la désignation officielle utilisée par la Confédération, indiquer celle-ci en sus.
Description	Description de chaque mesure, avec visualisation sur une carte. Description de ses effets sur les transports et l'urbanisation dans l'agglomération. La description et la localisation sont particulièrement importantes pour les mesures réalisées à l'étranger.
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	La localisation et la disposition des interfaces entre le réseau de transport national et les réseaux subordonnés doivent être planifiées ou améliorées de manière à ce que lesdits réseaux puissent être exploités efficacement et s'accordent avec les structures territoriales. Il convient de montrer comment les différents modes de transport et hiérarchies de réseau (réseau local, régional, national, transfrontalier) interagissent et comment ils sont coordonnés aux interfaces. Les questions ci-après doivent en particulier être abordées : - L'infrastructure routière nationale de la Confédération qui doit être construite ou modifiée (nouvelle route nationale, nouveau raccordement à une route nationale) va-t-elle engendrer un surcroît de trafic sur le réseau local, et si oui dans quelle mesure ? - 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.) ?

Fiches de mesure du domaine des transports

Une fiche de mesure complète est établie pour chaque mesure A ou B dans le domaine des transports. La structure et la mise en page de celle-ci sont libres. Les éléments ci-dessous doivent toutefois y figurer de manière claire.

Numéro de mesure	Un numéro est attribué à chaque mesure. Pour les mesures déjà comprises dans un projet d'agglomération d'une génération antérieure ou qui remplacent une ancienne mesure, on le mettra clairement en évidence, en indiquant également le code ARE utilisé jusqu'ici. S'il existe des liens de dépendance entre des mesures issues de plusieurs générations de projet d'agglomération, on les mettra en évidence en mentionnant à chaque fois le code ARE concerné.
Désignation de la mesure	Titre parlant et explicatif attribué à la mesure, incluant le contenu et la localisation (par exemple « Musterhausen : passage inférieur pour piétons entre x et y »).
Catégorie de mesures	Chaque mesure est attribuée à une catégorie de mesures (et éventuellement à une sous-catégorie). Les diverses catégories sont présentées dans l'annexe 3.
Priorité selon l'organisme responsable	Priorité A, B ou C (de la génération actuelle) et indication de la priorité attribuée dans les éventuelles générations antérieures.
Description et faisabilité	Description précise du contenu de la mesure allant au-delà des seuls objectifs. Pour toutes les mesures A et B dont les coûts dépassent 10 millions de francs, on apportera la preuve de leur faisabilité (voir les exigences à la section 3.3.1). Sélection de représentations explicatives de la mesure issues des documents de planification (par exemple sélection issue de l'avant-projet, étude de faisabilité, tracé concret, schéma en coupe ou autre).
Représentation cartographique	Représentation de la mesure sur une carte à l'échelle jugée adéquate. La représentation doit permettre de comprendre comment la mesure s'insère dans la stratégie sectorielle. Voir également l'annexe t 4.
Opportunité et utilité	Justification qualitative de l'opportunité de la mesure, en particulier représentation des relations avec la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles concernées, ainsi qu'avec le besoin d'action actualisé. Justification qualitative de l' <i>utilité principale</i> de la mesure du point de vue des quatre domaines d'efficacité transports, urbanisation, sécurité et « environnement » ; il s'agit de montrer brièvement comment et où la mesure déploie son effet principal. Il n'est toutefois pas nécessaire d'énumérer systématiquement toutes les utilités en se fondant sur les CE 1 à 4 ou de procéder à une notation en fonction de ceux-ci.
Coûts	Les coûts « imputables » (coûts d'investissement et de planification) doivent toujours être indiqués hors TVA. Le cas échéant, ventilation des coûts entre l'intérieur et l'extérieur du périmètre VACo. Les contributions de tiers (particuliers, entreprises, compagnies de chemins de fer, etc.) doivent être indiquées et ne pas être comptabilisées dans les coûts imputables. Pour la suite de la procédure (arrêté fédéral sur le PTA et accords sur les prestations), ce sont les indications de coûts correspondant au niveau de prix au moment de la soumission du projet d'agglomération (moment du dépôt de la demande de subvention) qui sont déterminantes.
État de la planification	État de la planification 1, 2 ou 3 (voir section 3.3.1) avec justification, liste des étapes de planification déjà entreprises et renvoi aux documents centraux. Présentation des étapes de planifications ultérieures et du calendrier concret prévu pour celles-ci (études préalables, avant-projets, etc.).

État « prêt à être réalisé et financé »	<p>Description des étapes de mise en œuvre ultérieures, réparties selon les catégories suivantes (cf. section 3.3.1) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude de projet ; - approbation des plans / permis de construire ; - financement. <p>Dates prévues pour le début des travaux et la mise en service.</p>
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, ainsi qu'aux mesures des planifications nationales, cantonales et les autres planifications pertinentes.
Responsabilité et acteurs impliqués	Désignation univoque du service responsable et d'autres services impliqués.
Clé de répartition du financement	La clé de répartition du financement de la part de l'agglomération entre les collectivités territoriales participantes doit être clairement définie. Cette clé ne doit pas dépendre du taux de cofinancement de la Confédération, ou alors il convient, le cas échéant, de mentionner des parts fixes. Les contributions de tiers sont à indiquer.
Mesures qui relèvent du plan directeur	<p>Estimation de l'organisme responsable.</p> <p>Si une mesure relève du plan directeur cantonal, l'état de coordination dans le plan directeur cantonal approuvé doit être indiqué selon les catégories suivantes (état au 1^{er} janvier 2025) : « pas d'information », « informations préalables », « coordination en cours » ou « coordination réglée ».</p> <p>Estimation / indications quantitatives sur la surface utilisée, si des surfaces d'assolement ou des aires protégées d'importance nationale sont concernées.</p>
Impact sur l'environnement	On présentera et expliquera clairement les éventuels conflits avec la législation (fédérale ou cantonale) sur la protection de l'environnement et /ou entre la mesure et 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.). Les solutions possibles sont à présenter. Elles sont en particulier recommandées pour les mesures qui se situent à moins de 50 mètres d'une zone protégée.
Indications qualitatives (uniquement pour la catégorie de mesures tram / chemins de fer urbains)	<p>Brève description de la mise en réseau future avec le train et la distribution fine du fait de la mesure prévue. Un intérêt important de la création ou de l'extension d'une ligne de tram peut résider dans la mise en réseau optimisée des différents transports publics, notamment dans l'amélioration des connexions avec le réseau RER, mais aussi avec celui de distribution plus fine (tram et bus). Les indications suivantes sont nécessaires pour permettre l'appréciation de la mise en réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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)	Les géodonnées et des informations factuelles relatives aux mesures conformément à l'annexe 4 sont à joindre. Pour la catégorie de mesures « capacité des routes », une illustration à un horizon à 15 ans des charges de trafic du tronçon de réseau concerné avec/sans la mesure est souhaitée.
Documents mis à disposition	Liste des documents fournis sous forme électronique (avant-projet, étude préalable, étude de faisabilité, rapport d'impact sur l'environnement, etc.).

Fiches de mesure du domaine de l'urbanisation

Numéro de mesure	Un numéro est attribué à chaque mesure. Pour les mesures qui sont déjà comprises dans un projet d'agglomération d'une génération antérieure ou qui remplacent une mesure d'une génération antérieure, on le mettra clairement en évidence, en indiquant également le code ARE utilisé jusqu'ici. S'il existe des liens de dépendance entre des mesures issues de plusieurs générations de projets d'agglomération, on les mettra en évidence en mentionnant à chaque fois le code ARE concerné.
Priorité selon l'organisme responsable	Priorité A ou B de la génération actuelle (y compris horizon à plus long terme si nécessaire) et indication de la priorité attribuée dans les éventuelles générations antérieures.
Description de la mesure	Explication précise des buts et du contenu de la mesure, ainsi que des acteurs impliqués ; en particulier, description claire indiquant s'il s'agit d'une mesure débutée à l'horizon A ou B. Pour les tâches permanentes, indiquer les étapes de planification prévues, et dans quel horizon (au minimum pour les horizons A et B, soit une priorisation, en précisant les compétences, les délais et une claire définition des tâches).
Développement depuis la génération précédente	Si la mesure était déjà incluse dans une ou des génération(s) précédente(s) : brève explication sur l'évolution de la mesure ou sur les raisons pour lesquelles la mesure n'a pas ou peu évolué depuis la dernière génération.
Représentation cartographique	Représentation de la mesure sur une carte à l'échelle jugée adéquate, par exemple à l'échelle du quartier (zoom). La représentation cartographique doit permettre de comprendre comment la mesure s'insère dans la stratégie sectorielle urbanisation et comment elle est coordonnée avec les réseaux de transport.
Classe de desserte en TP	Classe de desserte en TP actuelle et future (2040) selon la méthode de l'ARE
Types d'affectation	Indications sur les types d'affectation prévus (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. Selon l'état de la planification, une estimation suffit.
Coordination transports et urbanisation	Preuve des capacités de transport : <ul style="list-style-type: none"> - preuve qualitative des capacités de transport (TIM et TP) de manière générale pour les mesures d'urbanisation d'importance (par rapport à la taille de l'agglomération); - preuve quantitative des capacités de transport à partir de 500 HE supplémentaires ou lorsque la mesure d'urbanisation rend nécessaires de nouveaux aménagements ou infrastructures de transport. Des indications sur l'utilisation de concepts de mobilité pour les mesures d'urbanisation sont souhaitées.
Opportunité et utilité	Représentation des liens avec le besoin d'action actualisé et éventuellement avec les mesures concernées des générations antérieures
Étapes de mise en œuvre	Description des étapes concrètes ultérieures de la planification, avec calendrier (début de la préparation / début de la mise en œuvre / réalisation). Contribution spécifique de l'organisme responsable, répartition des rôles entre le canton, la région, les communes et les propriétaires fonciers privés.
Mesures qui relèvent du plan directeur, surface utilisée et législation sur	Estimation de l'organisme responsable.

la protection de
l'environnement

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 ».

Estimation / indications quantitatives sur la surface utilisée si de nouveaux classements en zone à bâtir sont nécessaires pour la mise en œuvre de la mesure ; il en va de même si des surfaces d'assèchement ou des aires protégées d'importance nationale sont concernées.

Mention des éventuels conflits avec la législation (fédérale ou cantonale) sur la protection de l'environnement et présentation de la façon dont sont traités ces conflits.

Fiches de mesure du domaine du paysage⁸⁴

Numéro de mesure	Un numéro est attribué à chaque mesure. Pour les mesures qui sont déjà comprises dans un projet d'agglomération d'une génération antérieure ou qui remplacent une mesure d'une génération antérieure, on le mettra clairement en évidence, en indiquant également le code ARE utilisé jusqu'ici. S'il existe des liens de dépendance entre des mesures issues de plusieurs générations de projets d'agglomération, on les mettra en évidence en mentionnant à chaque fois le code ARE concerné.
Priorité selon l'organisme responsable	Priorité A ou B de la génération actuelle (y compris horizon à plus long terme si nécessaire) et indication de la priorité attribuée dans les éventuelles générations antérieures.
Description de la mesure	Explication précise des buts et du contenu de la mesure, ainsi que des acteurs impliqués. Lorsque des mesures paysagères d'une génération antérieure font l'objet d'une nouvelle demande, montrer quelles étapes ont été ou seront traitées et dans quelle génération.
Représentation cartographique	Représentation de la mesure sur une carte à l'échelle jugée adéquate La représentation cartographique doit permettre de comprendre comment la mesure s'insère dans la stratégie sectorielle Urbanisation, tenant compte du paysage, ou dans la stratégie sectorielle Paysage.
Opportunité et utilité	Représentation des liens avec le besoin d'action actualisé et éventuellement avec les mesures concernées des générations antérieures.
Étapes de mise en œuvre	Description des étapes concrètes ultérieures de la planification, avec calendrier (début de la préparation / début de la mise en œuvre / réalisation). Contribution spécifique de l'organisme responsable, répartition des rôles entre le canton, la région et les communes.
Mesures qui relèvent du plan directeur, surface utilisée 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 ». Estimation / indications quantitatives sur les surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale qui sont concernées. Mention des éventuels conflits avec la législation (fédérale ou cantonale) sur la protection de l'environnement.

⁸⁴ Si elles ne sont pas obligatoires, les mesures du paysage sont néanmoins très souhaitables. Elles peuvent influencer positivement l'évaluation du CE4.

Fiches pour les paquets de mesures avec demande de contributions fédérales forfaitaires

On prévoira une fiche par paquet de mesures faisant l'objet d'une demande de contributions fédérales forfaitaires (une fiche par catégorie et par horizon, soit huit fiches au maximum). Cette fiche doit comprendre les contenus suivants :

Numéro du paquet de mesures	Un numéro est attribué au paquet de mesures ; ce numéro respecte la logique de numérotation des mesures du projet d'agglomération. Lorsqu'il existe, on réutilisera le numéro des générations antérieures.
Désignation et priorisation du paquet de mesures	La désignation reprend les termes utilisés à la section 3.3.4 (par exemple « Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie <i>Valorisation de l'espace routier</i> , horizon A »).
Coûts	Coûts imputables du paquet de mesures en tant que somme des mesures partielles dans le périmètre VACo ; les coûts sont toujours indiqués hors TVA. Les contributions de tiers (particuliers, entreprises, compagnies de chemins de fer, etc.) doivent être indiquées et ne pas être comptabilisées dans les coûts imputables.
Description de la conception	Description de la conception dont découlent les mesures partielles du paquet (avec renvois vers le module correspondant du projet d'agglomération). La description ne doit pas répéter des principes et arguments déjà formulés, mais mettre en évidence de manière compréhensible la cohérence du contenu de la mesure. La Confédération se fondera sur cette description pour son évaluation.
Représentation cartographique des mesures partielles	Représentation des mesures partielles sur une carte à l'échelle jugée adéquate, avec indication de la numérotation ; pour les grandes agglomérations, il est recommandé de répartir la représentation des mesures sur plusieurs extraits de carte. (Voir également l'annexe 4).
Mesures partielles et coûts de celles-ci	Liste des diverses mesures du paquet avec les informations suivantes : - Désignation claire des mesures partielles avec leur contenu et leur localisation (par exemple « Musterhausen : liaison pour cycles entre x et y »). - Numéro des mesures partielles. Il est recommandé de définir ces numéros comme un complément au numéro du paquet de mesures. Pour les mesures partielles qui étaient déjà comprises dans un projet de génération antérieure (par exemple à l'horizon B) ou qui remplacent une mesure d'une génération antérieure, cet aspect sera clairement mis en évidence. Le code ARE doit également être mentionné. - Coûts de la mesure partielle. - Description succincte de la mesure partielle (cinq lignes au maximum), en incluant son intégration dans la stratégie sectorielle correspondante.
Informations factuelles (documents distincts)	Voir les informations factuelles à l'annexe 4.

Fiches de documentation pour les paquets de mesures sans demande de contributions fédérales forfaitaires

Lorsque cela est possible et judicieux, les mesures d'infrastructure de transport et les mesures de transport peuvent être regroupées en paquets appropriés (cf. section 2.7). La fiche de documentation explique alors la relation fonctionnelle entre les mesures du paquet. Chaque mesure du paquet doit toutefois aussi faire l'objet d'une fiche de mesure ad hoc (sauf si elle peut prétendre à des contributions forfaitaires). La fiche de documentation s'apparente dès lors à la page de titre des différentes mesures composant un paquet.

Numéro du paquet de mesures	Il est recommandé d'attribuer au paquet de mesures un numéro respectant la logique de numérotation des mesures du projet d'agglomération. Chaque mesure du paquet reçoit aussi un numéro de mesure.
Désignation du paquet de mesures	Titre parlant et explicatif attribué au paquet de mesures
Mesures et coûts de celles-ci	Liste des diverses mesures du paquet avec les informations suivantes : - Désignation abrégée des diverses mesures avec leur contenu et leur localisation (par exemple « 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 qui étaient déjà comprises dans un projet de génération antérieure (par exemple à l'horizon B) ou qui remplacent une mesure d'une génération antérieure, cet aspect sera clairement mis en évidence. Le code ARE doit également être mentionné. - Coûts de chaque mesure et somme des coûts de toutes les mesures composant le paquet.
Description de la conception	Description de la conception dont découlent les différentes mesures du paquet (avec renvois vers le module correspondant du projet d'agglomération). Explication des relations fonctionnelles unissant les différentes mesures.
Représentation cartographique des mesures	Représentation de la mesure sur une carte à l'échelle jugée adéquate avec indication de la numérotation. Pour les grandes agglomérations, il est recommandé de répartir la représentation des mesures sur plusieurs extraits de carte.

Fiches de documentation pour les prestations assumées entièrement par l'agglomération

Des fiches de documentation sont établies pour chaque prestation assumée entièrement par l'agglomération en matière de transport (voir définition à la section 2.7). C'est à l'agglomération qu'il incombe de déterminer les informations nécessaires à la bonne compréhension des mesures et à leur intégration dans la conception globale. Les éléments suivants sont en tout cas obligatoires.

Numéro de la mesure	Un numéro est attribué à chaque mesure. Lorsqu'il existe, on réutilisera le numéro des générations antérieures.
Désignation de la mesure	Titre parlant et explicatif attribué à la mesure incluant le contenu et, éventuellement la localisation (« Musterhausen : liaison pour cycles entre x et y »).
Priorité selon l'organisme responsable	Priorité AvE (prestations assumées entièrement par l'agglomération, priorité A) ou BvE (prestations assumées entièrement par l'agglomération, priorité B) (de la génération actuelle) et mention de la priorité accordée lors des éventuelles générations antérieures.
Description	Description de chaque mesure, avec visualisation sur une carte si cela fait sens. Il est également important de fournir une description et une localisation pour les mesures à l'étranger.
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, ainsi qu'aux mesures (si justifié) des planifications nationales, cantonales et des autres mesures planifications pertinentes.
Opportunité et utilité	Description qualitative de l'effet et de l'opportunité de la mesure, en particulier représentation des relations avec la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles concernées, ainsi qu'avec le besoin d'action actualisé.
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.

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
<p>1. Capacité des routes</p>	<p>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 / sécurité de l'espace routier » (concept d'exploitation et d'aménagement).</p> <p>Les mesures du domaine « capacité des routes » tiennent compte des aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <u>toutes</u> les stratégies sectorielles (urbanisation et transports [TIM, TP, MD]). Les aspects suivants (notamment) doivent être clarifiés : <ul style="list-style-type: none"> o 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 ? o 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.) ? o 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 ? o La mesure est-elle coordonnée avec la stratégie sectorielle urbanisation, et tenant compte du paysage ? - Dans la fiche de mesure, on apportera la preuve que d'autres solutions – notamment celles portant sur la gestion du trafic et sur la demande – ont aussi été étudiées. Si aucune autre solution n'a pu être étudiée, il convient d'en expliquer les raisons. <p>Les mesures de la catégorie « capacité des routes » sont attribuées à l'une des trois sous-catégories suivantes en fonction de leur but principal :</p> <ul style="list-style-type: none"> o 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. Pour les mesures de ce type, une comparaison transversale est en outre effectuée en incluant toutes les agglomérations. 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). o 1.2 Aménagements d'extension des capacités, tronçon routier/nœuds

	<p>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'autoroute), 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 même stade de maturité sont également attendues là où cela est possible.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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).
<p>2. Gestion du trafic (GT)</p>	<p>La gestion du trafic doit soutenir et renforcer les principes définis dans les stratégies sectorielles pour le TIM, les TP et la MD (priorisation des TP, dosage du TIM, réglage des feux de circulation favorable aux cycles, etc.).</p> <p>Les mesures prises dans le domaine de la gestion du trafic tiennent compte des aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 de largeurs de route surdimensionnées). Les principales lacunes et les conflits les plus importants doivent être mis en évidence dans le besoin d'action. - La stratégie sectorielle 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 sectorielle (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, ainsi que ses effets sur la répartition modale. <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 forfaitaires - Mesures dont les coûts ne dépassent pas 5 millions de francs (hors TVA)

<p>3. Valorisation / sécurité de l'espace routier</p>	<p>Les mesures de valorisation 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.</p> <p>Les mesures prises pour valoriser l'espace routier et y accroître la sécurité tiennent compte des aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'analyse de la situation et des tendances ainsi que les stratégies sectorielles permettent de déduire quels sont les tronçons routiers (dans tous les secteurs de l'agglomération) qui doivent être réaménagés et quels buts doivent ainsi être atteints. - Les buts visés sont compréhensibles à partir des stratégies sectorielles transports et urbanisation (par exemple création de zones de modération du trafic, amélioration de l'intégration urbanistique, 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), 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 de transport et/ou à l'accroissement de la sécurité (par exemple 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'habitantes, 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. <p>Exemples d'arguments supplémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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. Les lignes TP (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, <p>Les mesures dans le domaine de la valorisation / sécurisation de l'espace routier, sont attribuées à l'une des quatre sous-catégories mentionnées ci-dessous. Les mesures combinées sont attribuées à la sous-catégorie qui occupe la plus grande surface totale :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 3.1 Valorisation / sécurité de l'espace routier – Carrefour, giratoire ○ 3.2 Valorisation / sécurité de l'espace routier – Tronçon routier ○ 3.3 Valorisation / sécurité de l'espace routier – Aménagement d'une place ○ 3.4 Valorisation / sécurité de l'espace routier – Forfaits concept d'exploitation et d'aménagement <p>– Mesures dont les coûts ne dépassent pas 5 millions de francs (hors TVA)</p>
<p>4. Interfaces multimodales</p>	<p>Les interfaces multimodales jouent un rôle important aussi bien pour la qualité que pour la compatibilité des relations de correspondance entre les divers modes de transport ou tout au long d'une chaîne de mobilité (par exemple correspondances ciblées, nouveau passage inférieur, espaces de stationnement pour vélos, réaménagement d'une place de gare, intégration des infrastructures dédiées au trafic longues distances (bus compris)</p>

dans une interface multimodale). Les interfaces multimodales permettent de créer de nouvelles structures de nœuds et de réseaux rendant encore plus simple, commode et efficace le passage d'un mode de transport à un autre.

Les interfaces multimodales doivent s'insérer dans un **concept territorial global** et être étroitement coordonnées avec le développement de l'urbanisation. 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. Dans les lieux bien desservis par les transports publics, les interfaces multimodales 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 multimodales tiennent compte des aspects suivants :

- L'analyse et la vision d'ensemble permettent de mettre en évidence le besoin d'action, par exemple des situations insatisfaisantes et incertaines lorsqu'il s'agit de changer de moyen de transport, des places de gare peu attrayantes, un espace limité, des possibilités de stationnement insuffisantes pour les vélos, les véhicules motorisés ou d'autres véhicules tels que les taxis.
- La stratégie sectorielle pour le TIM montre quels sont les points de correspondances / interfaces multimodales dans la hiérarchie de réseau « route » qui jouent un rôle important pour le fonctionnement du TIM (par exemple interfaces entre route nationale et réseau de niveau inférieur, axe d'entrée en périphérie de ville, centres suburbains et centres régionaux en périphérie des agglomérations et dans les environs) ; elle indique aussi comment ces points de correspondances / interfaces multimodales sont coordonnés avec le développement des réseaux de TP (rail et route) et de MD.
- La stratégie sectorielle pour les TP montre quels points de correspondances / plateformes multimodales s'avèrent très importants pour le développement du réseau de transports publics et doivent donc être valorisés (par exemple interfaces multimodales entre le RER et le réseau urbain, pôles multimodaux centraux dans les réseaux urbains de TP, nouveau raccordement de quartiers au RER, espaces attractifs offrant une capacité suffisante et une signalétique claire pour les trafics cycliste et piétonnier).
- Les interfaces multimodales aux gares montrent comment la mesure est à coordonner avec d'éventuels travaux des exploitants des infrastructures des chemins de fer. L'objectif est de conclure une convention selon l'art. 35a LCdF.
- Des mesures comme la création ou l'amélioration d'installations de haute qualité de Park+Ride, de Park+Rail, de covoiturage et de Bike+Ride ou d'autres mesures visant à optimiser la combinaison entre le TIM ou la MD et les TP sont définies en étroite coordination (sur le plan temporel et du point de vue du contenu) avec le développement du réseau de TP.
- À noter que les installations de Park+Ride et de Park+Rail ne doivent ni concurrencer des offres de TP existantes ou planifiées, ni favoriser le mitage du territoire. Les conditions suivantes doivent donc être remplies pour que de telles mesures puissent être cofinancées :
 - Les installations de P+R ou les places de stationnement pour le covoiturage doivent être intégrées de manière cohérente et compréhensible à la conception d'ensemble du projet d'agglomération. Elles encouragent le changement de mode de transport le plus en amont possible, favorisent un développement de l'urbanisation vers l'intérieur et présentent un bilan énergétique positif en ce qui concerne le système global de transport. À cette fin, il convient de mettre en évidence les mesures d'accompagnement nécessaires, comme la gestion du trafic et de l'espace de stationnement ou d'autres mesures.
 - Le potentiel de demande est prouvé et la mesure ne concurrence pas l'offre de TP existante ou future. Sont à privilégier en particulier les endroits présentant des lacunes dans l'offre de transports publics (par

	<p>exemple, zones frontalières ou rurales) ainsi que les interfaces visant à capter les flux à l'extrémité des lignes d'un système de TP à cadence élevée en périphérie de la ville ou de l'agglomération.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les installations de P+R sont bien adaptées à la hiérarchie routière, ce qui veut dire qu'elles ne créent pas de nouveaux goulets d'étranglement. <p>La fiche de mesure devra indiquer s'il existe des conventions selon l'art. 35a LCdF entre les collectivités et les entreprises de transport participantes réglant la répartition des coûts de construction, d'exploitation et de maintenance.</p>
<p>5. Mobilité douce (MD)</p>	<p>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, en combinaison avec les transports publics, pour l'amélioration du système global de transport. Les mesures isolées n'ayant qu'une utilité mineure, il convient de les insérer dans une conception globale.</p> <p>Les mesures du domaine de la MD tiennent compte des aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La situation de la MD doit être examinée pour l'ensemble du territoire dans la partie analytique. Dans ce contexte, on tiendra également compte des particularités de la MD en lien avec la structure de l'urbanisation et du paysage (continuité du réseau pour cyclistes, qualité des espaces publics pour les piétons dans les centres et le long des axes urbains, prise en considération de la MD dans la régulation des ISL, accès aux régions de délasserement de proximité, complémentarité entre la MD et 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. Là où c'est possible, le concept opère une distinction entre piétons et cyclistes, ainsi qu'entre les diverses exigences des utilisateurs (liaisons rapides ou lentes [« voies cyclables rapides »], circulation quotidienne ou de loisirs). - En partant du concept, on élabore des mesures qui servent à la mise en place progressive d'un réseau dense, continu, sûr et attractif. - Les priorités sont définies sur la base du besoin d'action actualisé. <p>Les mesures du domaine de la MD sont subdivisées en deux sous-catégories :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 5.1 Mobilité douce – Mesure individuelle ○ 5.2 Mobilité douce – Forfaits <ul style="list-style-type: none"> - Mesures dont les coûts n'excèdent pas 5 millions de francs (hors TVA)
<p>6. Tram / chemins de fer urbains</p>	<p>Les mesures ferroviaires sont en principe financées par d'autres sources (FIF ou conventions de 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 urbains 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).</p> <p>En règle générale, les nouvelles lignes de tram constituent des mesures très onéreuses et doivent donc répondre à des exigences particulières :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. En raison des problèmes croissants de capacités dans les gares centrales, il convient d'améliorer les structures de réseau et les nœuds entre les offres de train, de tram et de bus. On montrera quelle contribution la nouvelle ligne de tram apporte dans ce domaine. Cela inclut également la contribution des mesures concernées à l'amélioration de la stabilité de l'exploitation de l'ensemble du réseau.

	<ul style="list-style-type: none"> - Capacité du TIM : avec la nouvelle ligne de tram, il convient de démontrer que des capacités suffisantes persistent pour le TIM ou, le cas échéant, que des mesures immédiates ont été intégrées afin de garantir ce flux. - 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 termes. 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 déduite directement 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. En cas de desserte de surfaces importantes à urbaniser, on montrera de manière transparente comment la nouvelle offre de transport est coordonnée dans le temps avec le développement de l'urbanisation (dynamique de construction, existence de promoteurs disposés à investir, etc.). - 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 l'intégration du projet dans l'aménagement des secteurs traversés et les effets sur la qualité de séjour. - Intégration dans le système global de transport : les lignes de tram peuvent aussi induire de nouveaux conflits avec d'autres usagers ou d'autres modes de transport, en particulier avec les cyclistes. On présentera les mesures d'accompagnement prises visant à répondre à de telles situations conflictuelles. <p>Les mesures dans le domaine des trams / chemins de fer urbains sont attribuées à l'une des trois sous-catégories suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> o 6.1 Nouvelle ligne de tram ou de chemin de fer urbain o 6.2 Construction / valorisation d'un arrêt de tram o 6.3 Forfaits – Valorisation d'un arrêt de tram <ul style="list-style-type: none"> - Valorisation d'arrêts de tram 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. - Les nouveaux arrêts ne peuvent pas être cofinancés dans le cadre du paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires.
<p>7. Infrastructures pour bus / TP</p>	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 (par exemple manque de stabilité de l'horaire, vitesse moyenne trop faible, amélioration de la lisibilité du réseau de bus). - La stratégie sectorielle pour les TP montre où et comment le réseau de bus doit être adapté (nouvelle ligne, accroissement de la cadence, nouvelles connections avec le train, étapes, adaptations concrètes prioritaires). - L'adaptation de l'infrastructure doit être bien lisible dans la fiche de mesure et le lien avec la stratégie sectorielle pour les TP doit y être présenté de manière compréhensible (on indiquera par exemple pour quelle modification de l'offre la mesure est prévue).

	<p>Les mesures de la catégorie principale Infrastructures pour bus / TP sont à attribuer dans l'une des 5 sous-catégories suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 7.1 Construction / valorisation d'un arrêt de bus <ul style="list-style-type: none"> - 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. ○ 7.2 Nouvelle infrastructure pour bus ○ 7.3 Électrification (trolleybus) ○ 7.4 Systèmes alternatifs ne fonctionnant pas à l'énergie fossile (p. ex. bus électriques sans ligne de contact) : <ul style="list-style-type: none"> - 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 électriques 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 matériel roulant sert exclusivement au transport local. S'il est prévu d'utiliser le nouveau matériel roulant tant dans le transport local que dans le transport régional, il faut indiquer les kilométrages correspondants. - Les synergies de réseau avec des systèmes de trolleybus existants (par exemple prolongement de lignes) à fort potentiel de demande sont à démontrer. ○ 7.5 Paquet forfaitaire valorisation d'arrêts de bus : <ul style="list-style-type: none"> - Valorisation d'arrêts 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. - Les nouveaux arrêts ne peuvent pas être cofinancés dans le cadre du paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires
<p>8. Mobilité électrique dans les transports privés</p>	<p>Les mesures infrastructurelles sont nécessaires pour passer aux véhicules alternatifs ne fonctionnant pas aux énergies fossiles.</p> <p>Il convient d'établir une conception globale pour l'agglomération faisant apparaître notamment le réseau de mobilité électrique accessible au public et les différentes mesures. La conception globale explique comment il est prévu de réaliser les améliorations visées à court, moyen et long termes.</p>
<p>9. Transport lié à l'activité économique et logistique</p>	<p>Les mesures d'infrastructure prises dans le domaine du transport lié à l'activité économique et de la logistique contribuent à rendre le système global de transport plus efficace et plus durable lorsqu'elles permettent de réduire ou d'optimiser le trafic (marchandises, utilitaire, artisanat, services et livraisons) dans l'agglomération.</p> <p>Elles sont à intégrer à un concept global expliquant par quelles mesures seront réalisées les améliorations visées à court, moyen et long termes. Le concept doit présenter la localisation des mesures, leur hiérarchie et leur interaction. Les points suivants doivent être pris en compte :</p>

	<ul style="list-style-type: none">- La partie consacrée à l'analyse de la situation et des tendances permet d'identifier les flux du transport lié à l'activité économique qui peuvent être réduits ou optimisés par les mesures. Cela requiert toutefois une bonne analyse concernant la demande et les acteurs impliqués dans le domaine du transport lié à l'activité économique dans l'agglomération.- La nouvelle infrastructure des sites logistiques (urbains) doit servir à regrouper la distribution fine dans les zones centrales de l'agglomération. Les stations de transbordement se situent dans des sites bien accessibles et appropriés sur le plan urbanistique (bonne desserte par la route, dans une zone peu sensible au bruit, etc.).- L'infrastructure permet 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, de l'artisanat, des services et de livraison, etc.).- La stratégie sectorielle transports, ou une stratégie sectorielle ad hoc, montre dans quelle mesure 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 chaque catégorie ou sous-catégorie de mesures, il convient de fournir des géodonnées et des informations factuelles. L'annexe suivante donne plus de précisions à ce sujet.

Annexe 4 : Exigences concernant les géodonnées et les informations factuelles

Lors du dépôt du projet d'agglomération, des géodonnées doivent être fournies pour certaines mesures A ou B dans le domaine des transports de l'actuelle génération. Ces mesures sont localisées sous la forme d'un point, d'une ligne ou d'une surface. Les géodonnées ne sont pas nécessaires pour les paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires.

Les informations factuelles relatives aux mesures doivent être remplies dans un tableau Excel pré-formaté par l'ARE. Elles sont nécessaires tant pour les mesures individuelles que pour les paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires de priorité A uniquement⁸⁵. La référence à la géoinformation est garantie par l'identifiant de la mesure. Ces informations sont nécessaires à plusieurs titres (comparaisons transversales, calcul des contributions forfaitaires, benchmarks, 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 à 10 mètres 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 :
 - o 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 ;
 - o 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 ;
 - o 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 :
 - o désignation du projet d'agglomération selon la codification « Espace à caractère urbain 2012 »⁸⁶ (par exemple pour l'agglomération Winterthour : 230) (titre : Agglo_Nu) ;
 - o numéro de la mesure selon l'organisme responsable (titre : Measure_Nu) ;
 - o commentaire, obligatoire pour la sous-catégorie routes de contournement et de délestage des centres (titre: Comment)⁸⁷.
- Les agglomérations doivent également fournir des informations :
 - o sur le périmètre sélectionné lorsque celui-ci n'est pas identique au périmètre VACo (géodonnées ligne)
 - o sur les communes contenues à l'intérieur du périmètre sélectionné (géodonnées surfaces avec la géométrie des données, le code OFS de la commune et le nom de la commune).

⁸⁵ Si les informations factuelles manquent pour les paquets forfaitaires de l'horizon A, les mesures concernées sont reléguées à l'horizon B.

⁸⁶ Office fédéral de la statistique (OFS), 18 décembre 2014

⁸⁷ 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 ».

Exigences pour la saisie des informations factuelles par mesure

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	<ul style="list-style-type: none"> TJM prévisionnel à 15 ans sur le nouvel axe, avec mesure
				Tronçon délesté	Ligne	Tronçon délesté	<ul style="list-style-type: none"> 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
		1.2	Aménagements d'extension des capacités, tronçon routier/nœuds		Aucune donnée requise		<ul style="list-style-type: none"> TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe / dans les nœuds, avec et sans mesure
		1.3	Routes de desserte		Aucune donnée requise		<ul style="list-style-type: none"> TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe
2	Gestion du trafic (GT)	2.1	GT – Intervention ponctuelle (p. ex. ISL)		Point	Centre du carrefour avec nouveaux principes d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; sans mesure) Fréquence actuelle des TP durant toute la journée Nombre de nœuds concernés
		2.2	GT – Axe (p. ex. nouveau concept d'exploitation le long d'axes urbains)		Ligne	Tronçon concerné par le nouveau concept d'exploitation	
		2.3	GT – Surface (p. ex. concept d'exploitation généralisé pour tout un quartier)		Surface	Surface concernée par le nouveau concept d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de nœuds concernés
		2.4	Forfaits GT		Aucune donnée requise		Pour les paquets de mesures avec demande de contributions fédérales forfaitaires à l'horizon A : <ul style="list-style-type: none"> Nombre de nœuds concernés dans le périmètre VACo

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

3	Valorisation / sécurité de l'espace routier	3.1	Carrefour, giratoire	Point	Centre du carrefour réaménagé	<ul style="list-style-type: none"> TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure)
		3.2	Tronçon routier	Ligne	Tronçon réaménagé	<ul style="list-style-type: none"> TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multipliera la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m)
		3.3	Aménagement d'une place	Surface	Surface concernée par le nouvel aménagement	<ul style="list-style-type: none"> TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multipliera la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m)
		3.4	Forfaits concepts d'exploitation et d'aménagement	Aucune donnée requise		<p>Pour un paquet de mesures avec demande de contributions fédérales forfaitaires à l'horizon A :</p> <ul style="list-style-type: none"> Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multipliera la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m) dans le périmètre VACo
4	Interfaces multimodales	Aucune donnée requise			Aucune information factuelle requise	

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

5	Mobilité douce (MD)	5.1	Mesure individuelle mobilité douce	Aucune donnée requise		<ul style="list-style-type: none"> En fonction de la mesure, de manière à ce que la compréhension soit garantie Mètres linéaires de la mesure MD
		5.2	Forfait mobilité douce	Aucune donnée requise		<p>Pour un paquet de mesures avec demande de contributions fédérales forfaitaires à l'horizon A :</p> <ul style="list-style-type: none"> Coûts de la mesure partielle dans le périmètre VACo et selon la mesure, unités de prestation suivantes dans le périmètre VACo : <ul style="list-style-type: none"> Nombre de places de stationnement pour vélos Nombre de marquages pour les passages pour piétons Nombre d'îlots pour piétons sans élargissement de la route Nombre d'îlots pour piétons avec élargissement de la route Mètres carrés de passage supérieur Mètres carrés de passage inférieur
6	Tram / chemins de fer urbains	6.1	Nouvelle ligne de tram ou de chemin de fer urbain	Ligne	Tracé du nouveau tronçon	<ul style="list-style-type: none"> Fréquence actuelle (le cas échéant) des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; sans mesure) Fréquence actuelle (le cas échéant) des TP durant toute la journée (sans mesure)
				Point	Arrêts de la nouvelle ligne	
		6.2	Construction / valorisation d'un arrêt de tram	Point	Un point par arrêt	<ul style="list-style-type: none"> En fonction de la mesure, de manière à ce que la compréhension soit garantie
		6.3	Forfait valorisation arrêts de tram	Aucune donnée requise		<p>Pour un paquet de mesures avec demande de contributions fédérales forfaitaires à l'horizon A :</p> <ul style="list-style-type: none"> Nombre d'arrêts dans le périmètre VACo

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

7	Infrastructures pour bus / TP	7.1	Construction / valorisation d'un arrêt de bus	Point	Un point par arrêt	Pour une mesure individuelle : <ul style="list-style-type: none"> En fonction de la mesure, de manière à garantir une bonne compréhension
		7.2	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 : <ul style="list-style-type: none"> Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; 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 (7h00-8h00 ; avec mesure) par ligne Fréquence des TP durant toute la journée (avec mesure) par ligne
		7.3	Électrification (trolleybus)	Ligne	Tronçon incluant la nouvelle infrastructure (et non pas toute la ligne de trolleybus)	
		7.4	Systèmes alternatifs à propulsion électrique (fonctionnant avec de nouvelles technologies électriques, p. ex. bus électrique sans ligne de contact)	Ligne	Tronçon sur lequel on peut renoncer à l'électrification	
		7.5	Forfait valorisation d'arrêts de bus	Aucune donnée requise		Paquet de mesures avec demande de contributions fédérales forfaitaires à l'horizon A : Nombre d'arrêts dans le périmètre VACo
8	Mobilité électrique en matière de transports individuels	Aucune donnée requise			Aucune information factuelle requise	
9	Transport lié à l'activité économique et logistique	Aucune donnée requise			Aucune information factuelle requise	