



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

Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération

du 12 décembre 2007

L'entrée en vigueur des présentes directives est immédiate.

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

Moritz Leuenberger

Sommaire

1	La situation de référence et les objectifs	4
2	Les exigences.....	6
2.1	Existence d'un projet d'agglomération.....	6
2.2	Le manuel d'utilisation	6
2.3	Le fonds d'infrastructure	7
3	La procédure : vue d'ensemble	10
3.1	Les différentes étapes	10
3.2	Commentaire sur les étapes.....	12
4	Examen et évaluation des projets ; établissement de priorités.....	18
4.1	Vue d'ensemble de la procédure	18
4.2	Examen des exigences de base.....	19
4.3	Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération	19
4.3.1	Détermination des axes « utilité » et « coût ».....	20
4.3.2	Démarche	23
4.3.3	Prise en considération des bassins de population concernés	23
4.4	Hierarchisation des (trains de) mesures	23
4.4.1	Le critère « Pertinence de la mesure pour l'agglomération »	25
4.4.2	Le critère « Degré de maturité de la mesure »	25
4.4.3	Le critère « Rapport coût-utilité ».....	26
4.4.4	Le critère « Prêt à être réalisé et financement garanti »	26
5	Le programme « Trafic d'agglomération »	28
5.1	Affectation des moyens et dynamique.....	28
5.2	Les conventions de prestations	29
5.3	Mise en œuvre du projet et procédure de contrôle	30
5.4	Financement des investissements a posteriori.....	31
6	Concrétisation des dispositions du manuel d'utilisation.....	32
6.1	Délais.....	32
6.2	L'état d'avancement des projets d'agglomération et leur documentation.....	33
6.3	Les mesures susceptibles d'être cofinancées	34
6.4	Les trains de mesures	36
6.5	L'établissement des priorités	36
6.6	Délimitation et périmètre d'application.....	37
6.6.1	Le périmètre du projet d'agglomération	37
6.6.2	Les projets d'agglomération transfrontaliers.....	37
6.7	Les entités responsables.....	38
6.8	Coordination avec la Confédération	39
7	Interactions avec les instruments et modalités de financement tiers.....	41
7.1	Projets d'agglomération - plan sectoriel des transports.....	41
7.2	Projets d'agglomération - plans directeurs et plans d'affectation	41
7.2.1	Interactions avec les plans directeurs cantonaux.....	41
7.2.2	Interactions avec les plans directeurs régionaux et les plans d'affectation communaux	42
7.3	Interactions entre projets d'agglomération et projets urgents.....	42
8	Calendrier et déroulement des travaux à venir.....	43
9	Contacts	44
10	Liste des abréviations	45
11	Annexes	46

1 La situation de référence et les objectifs

À partir de 2008 et sur 20 ans, le Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (Loi sur le fonds d'infrastructure, LFIInfr) mettra à disposition ans la somme de 20,8 milliards de francs en faveur des quatre secteurs d'activités suivants :

- Achèvement du réseau des routes nationales : 8,5 milliards ;
- Élimination des goulets d'étranglement du réseau existant des routes nationales : 5,5 milliards ;
- Infrastructures du trafic d'agglomération public et privé : 6 milliards, dont 2,56 milliards pour des projets urgents et 3,44 milliards pour des projets d'agglomération ;
- Entretien des routes principales dans les régions périphériques et les régions de montagne : 0,8 milliard.

Les présents directives ont pour principaux objets les modalités d'évaluation et d'examen des projets d'agglomération, ainsi que la répartition des moyens financiers entre les projets d'agglomération. Elle est destinée aux cantons, aux agglomérations et aux entités responsables en tant que fournisseurs des prestations (élaboration du projet d'agglomération), ainsi qu'aux services fédéraux en tant que vérificateurs des prestations (examen et évaluation des projets d'agglomération).

Des indications détaillées sur les autres domaines couverts par le fonds d'infrastructure figurent dans le message du Conseil fédéral du 2 décembre 2005¹, ainsi que dans les comptes-rendus des délibérations des Chambres fédérales².

À propos de la portée des présentes directives :

Le trafic d'agglomération et l'élaboration de projets d'agglomération relèvent de la compétence des cantons, respectivement des entités responsables. Eux seuls sont compétents pour mettre sur pied des projets d'agglomération, pour établir une hiérarchie parmi les mesures et pour mettre en œuvre ces mesures. Le rôle de la Confédération consiste à examiner et à évaluer les projets d'agglomération élaborés par les cantons et les entités responsables, ainsi qu'à soutenir à la mise en œuvre des concrètes mesures en allouant des contributions à titre subsidiaire.

C'est sur ce principe que se fondent les présentes directives, dont la vocation est de servir de fil conducteur commun aux spécialistes de la Confédération et des cantons. L'objectif consiste en effet à proposer à tous les acteurs impliqués d'aligner leurs démarches sur une procédure identique, ainsi qu'à simplifier et à faciliter la coordination. En outre, les directives doivent soutenir les travaux des cantons et des entités responsables en rapport avec l'élaboration de projets d'agglomération. S'adressant à un public de spécialistes, le texte est technique et détaillé.

¹ FF 2006 753

² <http://www.parlament.ch/do-dopoavanti>

Précisons que les présentes directives se limitent à préciser les bases formelles du programme « Trafic d'agglomération » ; elles ne remplacent pas le processus politique. L'affectation des ressources financières, enfin, relève de la compétence du Parlement.

2 Les exigences

2.1 Existence d'un projet d'agglomération

La première condition à remplir pour bénéficier de contributions fédérales destinées à l'amélioration des infrastructures du trafic d'agglomération est l'élaboration d'un projet d'agglomération, qui s'insère dans la partie transports et urbanisation³. Un projet d'agglomération est un plan de mesures incluant tous les modes et moyens de transport qui doivent être coordonnés avec le développement urbain. Un tel projet englobe aussi bien les infrastructures locales et régionales que celles de hiérarchie supérieure à l'intérieur de l'agglomération (réseau des routes nationales, trafic ferroviaire à longue distance).

Dans le cadre des projets d'agglomération, la Confédération n'alloue des contributions que pour les infrastructures locales et régionales à l'intérieur du périmètre de l'agglomération. Les infrastructures de transport de hiérarchie supérieure (réseau des routes nationales, trafic ferroviaire à longue distance) sont financées par le biais des instruments ad hoc de la Confédération.

L'élaboration des projets d'agglomération est en cours. Pour la plupart d'entre eux, la Confédération a déjà procédé à des évaluations intermédiaires, afin d'indiquer plus précisément aux cantons et aux entités responsables les axes prioritaires de leurs projets. Ces évaluations intermédiaires ont pour but d'attirer l'attention des agglomérations sur les aspects qui doivent être approfondis pour répondre aux exigences posées dans le manuel d'utilisation ; elles donnent généralement lieu à des entretiens entre responsables des agglomérations et de la Confédération.

2.2 Le manuel d'utilisation

Le manuel d'utilisation⁴ sert de directives pour l'élaboration des projets d'agglomération. Il définit les exigences que la Confédération pose envers ces projets. Il convient de faire la distinction entre exigences de base (EB) et critères d'efficacité (CE).

Les exigences de base servent à évaluer si sur le fond, un projet d'agglomération mérite d'être cofinancé. Pour cela, la Confédération attend qu'un projet satisfasse aux six exigences de base suivantes :

- EB1 : Démarche participative
- EB2 : Définition d'une entité responsable qualifiée
- EB3 : Analyse de la situation de référence et de la situation escomptée, en prenant en compte le développement de l'urbanisation, le trafic individuel motorisé, les transports publics et la mobilité douce

³ Afin de faciliter la lecture du présent document, et sans autre précision, on utilisera désormais l'expression « projet d'agglomération (PA) » en lieu et place de « projet d'agglomération, partie Transports et urbanisation ».

⁴ Office fédéral du développement territorial (2004) : Projets d'agglomération, partie transports et organisation du territoire : critères d'appréciation. Manuel d'utilisation.

- EB4 : Évaluation de tous les domaines touchés par les mesures prévues
- EB5 : Présentation transparente de l'impact et des coûts
- EB6 : Mise en œuvre et procédure de contrôle

L'impact des projets d'agglomération est évalué à l'aide des cinq critères d'efficacité (CE) suivants :

- CE1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transport
- CE2 : Encouragement de la densification urbaine
- CE3 : Augmentation de la sécurité du trafic
- CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources
- CE5 : Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation

2.3 Le fonds d'infrastructure

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFI⁵) adoptée par le Parlement entrera en vigueur le 1.1.2008. La partie Trafic d'agglomération a été dotée d'un montant de 6 milliards de francs. Un premier crédit de 2,56 milliards de francs sera libéré à la date de l'entrée en vigueur de la loi ; celui-ci est destiné à cofinancer des projets urgents du trafic d'agglomération. Il reste donc 3,44 milliards de francs pour le cofinancement de projets d'agglomération.

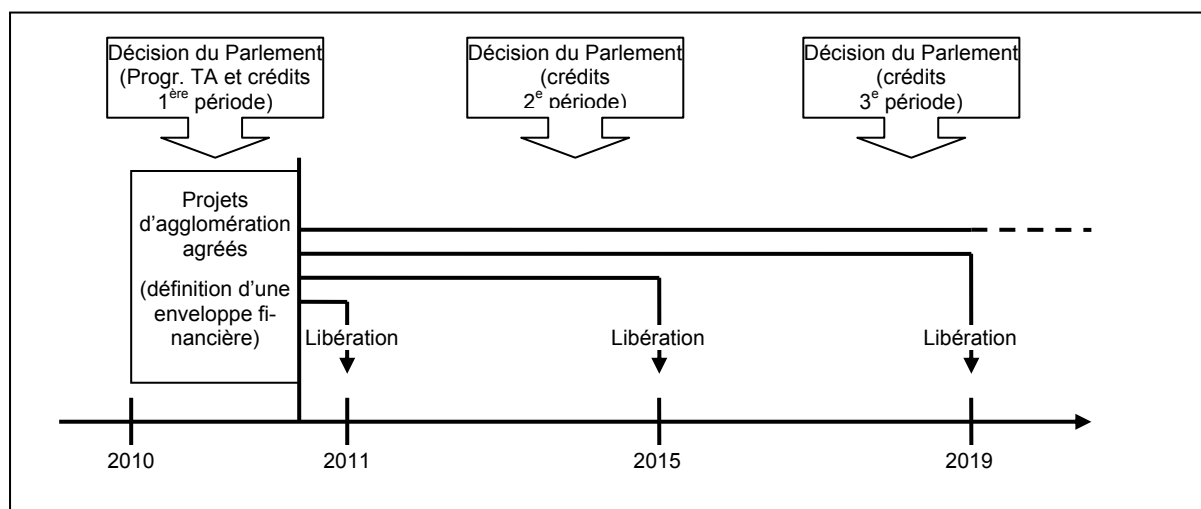
Au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure (c'est-à-dire au plus tard le 1.1.2010), le Conseil fédéral soumettra au Parlement un « Programme de cofinancement des projets d'agglomération » (art. 7, al. 3, LFI⁶), dénommé ci-après « Programme Trafic d'agglomération (TA) ». Selon la durée des débats parlementaires, les premières aides financières à des projets d'agglomération pourront être versées dès 2011. La loi sur le fonds d'infrastructure prévoit une durée de validité du fonds de 20 ans, ce qui signifie que des contributions à des projets d'agglomération seront allouées durant environ 17 ans (de 2011 à 2027).

Le message du Conseil fédéral relatif au programme établira une enveloppe financière pour chaque projet d'agglomération. Les moyens financiers seront débloqués par le Parlement par période d'environ quatre ans, par le biais d'arrêtés fédéraux.

⁵ RS 725.13 ; RO 2007 6017

⁶ Simultanément, le Conseil fédéral soumettra également à l'Assemblée fédérale un « Programme pour l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales » (art. 6, al. 2, LFI) – dénommé ci-après « Programme Élimination des goulets d'étranglement ». Ce programme ne fait pas l'objet des présentes directives, mais les deux programmes feront l'objet d'une coordination et d'une harmonisation.

Figure no 1



La loi sur le fonds d'infrastructure et l'arrêté fédéral sur le crédit global⁷ fixent en outre les règles suivantes pour le cofinancement du trafic d'agglomération :

- Le projet d'agglomération doit être coordonné avec le développement de l'urbanisation (art. 4, al. 2, let. d, LFIInfr).
- La répartition des moyens prend en compte de manière appropriée les différentes parties du pays (art. 4, al. 2, let. e, LFIInfr).
- L'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les articles 17a à 17d de la LUMin (art. 7, al. 2, LFIInfr).
- Les contributions en faveur du trafic d'agglomération comprennent des contributions aux infrastructures routières et ferroviaires, ainsi qu'à celles de la mobilité douce (art. 7, al. 5, LFIInfr).
- Les contributions aux investissements dans les infrastructures ferroviaires du trafic d'agglomération (réseaux RER) doivent générer une plus-value pour la ville ou l'agglomération et permettre spécifiquement de décongestionner la route (art. 7, al. 6, LFIInfr).

L'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les articles 17a à 17d de la LUMin⁸. Les dispositions correspondantes sont contenues dans l'annexe de la LFIInfr avec les points principaux suivants :

- Les contributions financières sont destinées uniquement à des infrastructures de transport et non à leur exploitation.
- Les contributions sont allouées aux cantons à l'attention des entités responsables.
- Le Conseil fédéral désigne les villes et les agglomérations qui ont droit à une contribution. Les villes et les agglomérations bénéficiaires sont mentionnées dans l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin⁹).

⁷ Cf. annexes 3 et 4

⁸ Cf. annexe 3

⁹ RS 725.116.21 ; RO 2007 5987

- Les aides sont déterminées en fonction de l'efficacité globale du projet d'agglomération. La priorité est accordée aux projets qui contribuent à résoudre les problèmes de circulation et d'environnement les plus aigus.
- L'efficacité globale du projet est déterminée par le rapport qui existe entre le coût financier et la manière dont sont remplis les critères d'efficacité suivants :
 - amélioration qualitative du système de transport,
 - densification urbaine plus forte,
 - diminution de la pollution et de la consommation de ressources et
 - augmentation de la sécurité du trafic.
- Des contributions ne sont allouées que dans des conditions déterminées :
 - Le projet doit être intégré à une planification globale des transports, être coordonné avec les réseaux de transport de hiérarchie supérieure et avec le développement urbain, de même que concorder avec les plans directeurs cantonaux.
 - Le financement restant de l'investissement, ainsi que le financement de l'exploitation et de l'entretien doivent être assurés.
 - L'aide financière s'élève au maximum à 50% des coûts imputables.

3 La procédure : vue d'ensemble

Lorsqu'un projet d'agglomération a été élaboré, il est soumis aux services de la Confédération, qui examinent si toutes les exigences de base sont remplies. Seul un projet d'agglomération qui satisfait aux exigences de base peut bénéficier d'une contribution fédérale. Puis, le montant des contributions est déterminé. À cette fin, la Confédération évalue l'impact du projet d'agglomération sur la base des critères d'efficacité. Plus les effets prévus de l'ensemble du projet sont importants, plus le taux de contribution de la Confédération est élevé. Comme les moyens financiers sont limités, les entités responsables d'un projet d'agglomération établissent des priorités dans la liste des mesures contenues dans leur projet. La Confédération examine la hiérarchie de ces priorités et détermine de son côté les mesures prioritaires au vu de l'ensemble des projets d'agglomération (« portefeuille de mesures »).

Les différentes informations obtenues suite aux examens, aux évaluations et à la fixation des priorités (aussi bien au niveau d'un projet d'agglomération individuel que du « portefeuille des projets d'agglomération ») permettent à la Confédération d'établir une première version d'un programme intitulé « Trafic d'agglomération ». Compte tenu des grandes incertitudes que comporte une planification sur 20 ans, la Confédération constituera au début une réserve d'environ un milliard de francs qui ne sera encore affectée à aucun projet d'agglomération particulier. Cette réserve sera réduite en conséquence tous les quatre ans (c'est-à-dire à la libération de chaque tranche de crédit par le Parlement). Le programme « Trafic d'agglomération » sera soumis au Parlement. Il permettra de conclure des conventions de prestations avec les cantons et de demander périodiquement à l'Assemblée fédérale de débloquer les moyens financiers nécessaires.

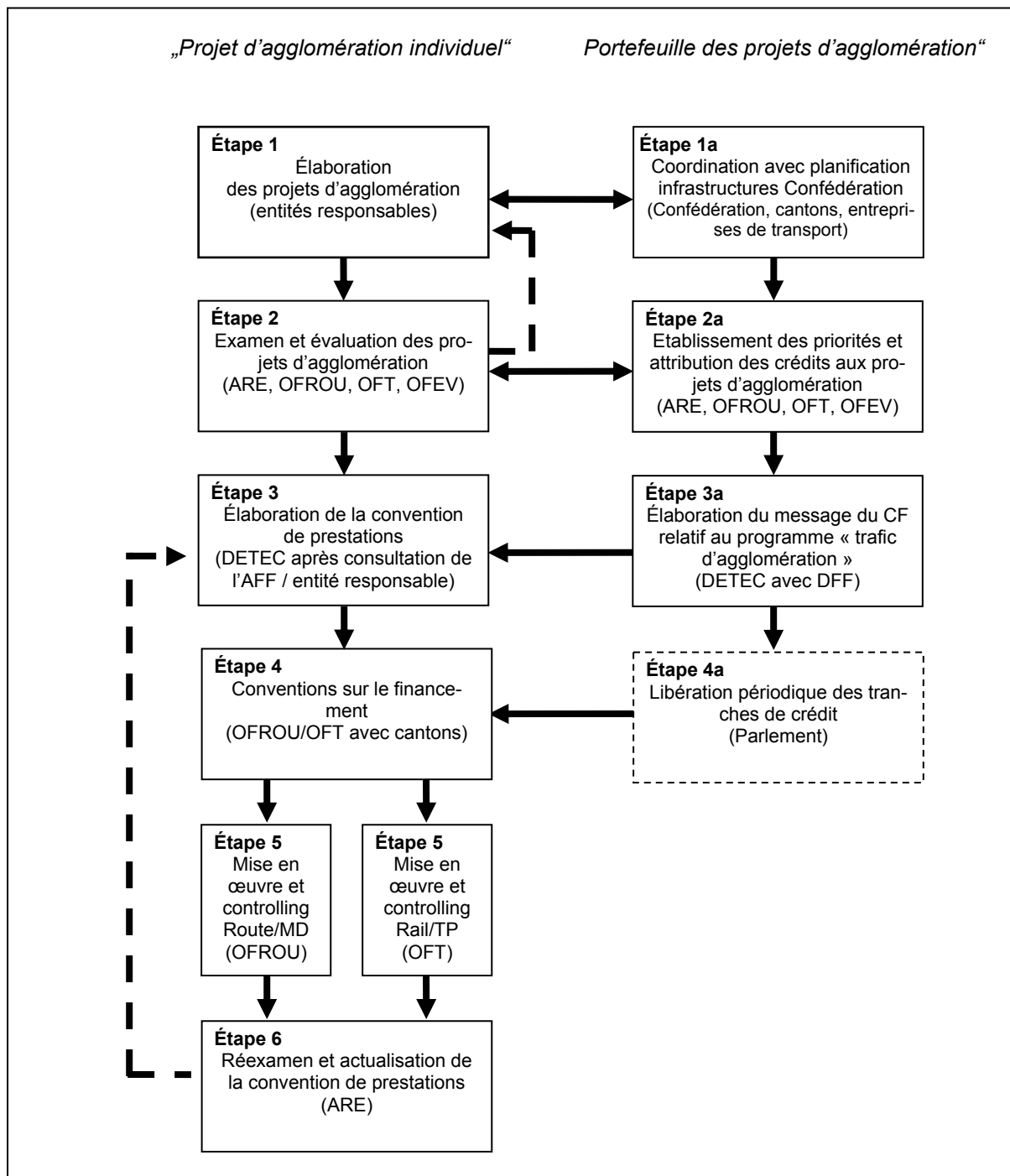
Le programme « Trafic d'agglomération », ainsi que les conventions de prestations avec les entités responsables sont des instruments dynamiques ; ils font l'objet d'une adaptation et d'une actualisation continues, en principe tous les quatre ans. Les moyens financiers sont libérés uniquement pour les mesures prêtes à être réalisées et garanties financièrement dans les quatre ans¹⁰. Ce procédé permet de conserver la flexibilité nécessaire tout en garantissant une sécurité suffisante en matière de planification.

3.1 Les différentes étapes

Les travaux à effectuer peuvent être subdivisés en six étapes. Le schéma ci-après présente ces étapes du point de vue de la Confédération. La colonne de gauche énumère les étapes que chaque projet d'agglomération individuel doit parcourir, la colonne de droite montre comment la Confédération traite tous les projets d'agglomération et leurs mesures dans une perspective globale (« portefeuille des projets d'agglomération »).

¹⁰ Voir à ce propos la définition page 26

Figure no 2



3.2 **Commentaire sur les étapes**

Étape no 1 : Élaboration des projets d'agglomération		Étape no 1a : Coordination des projets d'agglomération avec la planification des infrastructures de la Confédération	
Acteurs : cantons/ entités responsables	Agenda : 2007	Acteurs : DETEC, cantons / entités responsables	Agenda : 2007/2008
Contenu / résultat : <ul style="list-style-type: none"> - Projet d'agglomération : élaboration terminée - Mesures à mettre en œuvre (calendrier, compétences et financement) - Ordre de priorité des mesures et, le cas échéant, rattachement à des ensembles de mesures 		Contenu / résultat : <ul style="list-style-type: none"> - Coordination avec l'infrastructure des transports d'ordre supérieur - Dimensionnement des projets en fonction des moyens disponibles. 	

Les entités responsables mettent au point leur projet d'agglomération jusqu'à fin 2007, conformément aux exigences du manuel d'utilisation et en étroite coordination avec la Confédération (cf. étape no 1a). Un projet d'agglomération valable contient

- les mesures à mettre en œuvre, regroupées en trains de mesures lorsque cela est judicieux (cf. chapitre 6.3),
- une hiérarchisation des priorités pour ces (trains de) mesures (cf. chapitres 4.4 et 6.5),
- des indications relatives au coût et au financement,
- un calendrier de réalisation du projet d'agglomération et de ses mesures,
- des informations concernant les compétences.

La dimension financière des projets d'agglomération doit être en adéquation avec les moyens disponibles dans le fonds d'infrastructure. Le cas échéant, les dimensions du projet doivent être revues avant le dépôt du projet auprès de la Confédération.

Le DETEC est chargé de la planification des infrastructures d'ordre supérieur (notamment du « Programme Élimination des goulets d'étranglement » et du « Développement futur des grands projets ferroviaires »). Lorsqu'il existe un besoin de coordination avec les projets d'agglomération, le DETEC veille à l'harmonisation de ces différentes démarches.

La coordination a pour but

- d'harmoniser sur le fond les projets d'agglomération avec l'infrastructure des transports d'ordre supérieur (routes nationales et trafic ferroviaire à longue distance),
- de coordonner le calendrier de réalisation avec celui des projets nationaux, compte tenu des moyens financiers à disposition

Le DETEC se réserve le droit de renvoyer pour modification les projets d'agglomération qui ne tiennent pas suffisamment compte de la planification des infrastructures d'ordre supérieur.

Étape no 2 : Examen et évaluation des projets d'agglomération par la Confédération		Étape no 2a : Etablissement des priorités du porte- feuille de mesures et attribution des moyens financiers aux projets d'agglomération	
Acteurs : ARE conjointement avec l'OFT, l'OFROU, l'OFEV	Agenda : 2008	Acteurs : ARE conjointement avec l'OFROU, l'OFT et l'OFEV	Agenda : 2008
Contenu / résultat : - Examen du projet d'agglomération (en fonction des exigences de base formulées dans le ma- nuel d'utilisation) - Évaluation des effets escomptés du projet et de la hiérarchie de mesures proposée		Contenu / résultat : - Hiérarchisation des (trains de) mesures de l'ensemble des projets d'agglomération - Affectation des moyens financiers aux différents projets d'agglomération	

Les projets d'agglomération déposés seront examinés et évalués en 2008 par les offices fédéraux compétents (ARE, OFROU, OFT, OFEV) sous l'égide de l'ARE. Il s'agit, dans un premier temps, d'examiner si toutes les exigences de base définies dans le manuel d'utilisation sont remplies. Ensuite, le projet d'agglomération sera évalué quant à son efficacité et quant à la plausibilité de la hiérarchie des mesures envisagée.

Les projets d'agglomération dont l'effet global est trop faible ou dont l'ordre de priorités est insuffisant ou irréaliste seront renvoyés afin d'être remaniés.

Sur la base des résultats de l'évaluation selon l'étape no 2, l'ARE procède, conjointement avec l'OFROU, l'OFT et l'OFEV, à une hiérarchisation des (trains de) mesures de l'ensemble des projets d'agglomération (« portefeuille de mesures »). Cette phase permettra d'élaborer le message relatif au programme, ainsi que les conventions de prestations (cf. étapes nos 3 et 3a).

Trois listes sont établies : A, B et C. La liste A comprend les mesures prêtes à être réalisées dans les quatre ans et dont le financement est assuré, la liste B celles qui seront réalisables et finançables ultérieurement. La somme de 2,5 milliards de francs est répartie sur ces deux groupes. Les mesures qui demandent à être précisées sont placées sur une liste C ; celles-ci feront l'objet d'un réexamen à une date ultérieure – dans le cadre de la répartition de la réserve dotée au départ d'environ un milliard de francs.

Le DETEC ne prendra pas en considération des mesures reposant sur des conditions et des conceptions erronées ou irréalistes.

Étape no 3 : Élaboration des conventions de prestations	
Acteurs : DETEC et entités responsables	Agenda : 2010/2011
Contenu / résultat :	
<ul style="list-style-type: none"> - Désignation de l'entité responsable et de l'interlocuteur de la Confédération - Définition d'un ordre de grandeur pour la contribution globale de la Confédération au projet d'agglomération - Détermination des (trains de) mesures à mettre en œuvre selon l'état d'avancement momentané de la planification (listes A et B) - Clause de réserve : souveraineté du Parlement en matière budgétaire 	

Étape no 3a : Élaboration du message relatif au programme	
Acteurs : Conseil fédéral (DETEC avec DFF)	Agenda : 2008/2009
Contenu / résultat :	
<ul style="list-style-type: none"> - Message qui contient une vue d'ensemble des mesures prévues dans les différentes agglomérations, y compris l'enveloppe financière de chaque projet d'agglomération (vue d'ensemble) - Arrêté fédéral concernant la libération des crédits destinés aux (trains de) mesures prêtes à être réalisées au cours de la prochaine période de quatre ans et dont le financement est garanti 	

L'élaboration des conventions de prestations débute dès que l'examen et l'évaluation des projets d'agglomération sont terminés. Le DETEC conclura une convention de prestations avec chacune des entités responsables à partir de 2010/11, sur la base de la décision du Parlement (cf. étape 3a). La convention fixe l'ordre de grandeur de la contribution de la Confédération au projet d'agglomération (réserve non comprise). Elle comprend une liste des (trains de) mesures à mettre en œuvre, subdivisée en deux parties. La liste A inclut les mesures prêtes à être réalisées dans les quatre années à venir et dont le financement est garanti. Les aides financières pour ces mesures sont requises auprès du Parlement ; une fois votées, elles sont acquises à l'agglomération. La liste B comprend les (trains de) mesures qui exigent des travaux de planification et des mises au point supplémentaires. Un cadre financier pour ces mesures-là est déjà inscrit dans la convention, mais aucune demande n'est encore soumise au Parlement. Les mesures de la liste C ne font pas partie de la convention de prestations. Cette dernière comprend toutefois des mesures qui relèvent des transports et de l'urbanisme, mais qui n'ont pas trait aux infrastructures. La convention de prestations est réexaminée

En s'appuyant sur les projets d'agglomération examinés et évalués, le Conseil fédéral soumet au Parlement un message relatif au programme Trafic d'agglomération. Ce message fournit une vue d'ensemble : il esquisse, pour chaque projet d'agglomération, le cadre financier, les mesures ou les paquets de mesures prévus des listes A et B, ainsi que le calendrier de leur réalisation. Les mises à jour et les adaptations se font ultérieurement, c'est-à-dire sur des périodes de quatre ans (cf. étapes 4 et 6). Il sera également décidé, à ces moments-là, de l'utilisation de la réserve pour les projets de la liste C.

Parallèlement au message, une première demande sera également adressée au Parlement, afin qu'il débloque les crédits destinés à la mise en œuvre des (trains de) mesures réalisables dans les quatre ans à venir et dont le financement est garanti (liste A). Cette démarche s'effectuera au moyen d'un arrêté fédéral et se répétera tous les quatre ans (cf. étape no 4a).

et actualisée tous les quatre ans (cf. étape no 6). L’AFF est consultée au sujet des conventions de prestations.

Étape no 4 : Conventions de financement		Étape no 4a : Libération périodique des crédits	
Acteurs : OFROU, OFT avec cantons / entités responsables, resp. entreprises de transports	Agenda : 2010/2011	Acteurs : Conseil fédéral (DE-TEC avec DFF)	Agenda : 2010/2011
Contenu / résultat :		Contenu / résultat :	
<ul style="list-style-type: none"> - Conventions de financement relatives aux différentes mesures, resp. aux différents trains de mesures - Détermination des modalités de mise en œuvre et de versement des contributions 		<ul style="list-style-type: none"> - Information du Parlement de l'état de la mise en œuvre des projets d'agglomération - Information du Parlement des étapes de réalisation prévues pour la période suivante - Libération des crédits pour la période suivante 	

Le DETEC attribue les (trains de) mesures de la liste A aux services compétents pour leur mise en œuvre. Les mesures dans le domaine du rail et des transports publics sont du ressort de l’OFT, celles du domaine de la route et de la mobilité douce de l’OFROU. S’il s’agit de « mesures mixtes » (par exemple des mesures touchant à la fois la route et le rail), c’est le caractère prépondérant de la mesure qui est déterminant pour le choix de l’organe d’exécution. Lorsqu’elle est prête à être réalisée et que son financement est garanti, chaque mesure (ou chaque train de mesures) fait l’objet d’une convention de financement de la part de l’office fédéral compétent ; cette décision règle les modalités de libération des crédits. La convention de financement comprend le plafond définitif de la contribution que la Confédération est susceptible d’allouer pour une mesure ou un train de mesures.

Les contributions aux (trains de) mesures sont en principe versés aux cantons, à l’attention des entités responsables. Dans le cas particulier des projets ferroviaires, la loi sur les chemins de fer prévoit que les versements s’effectuent directement aux entreprises de transport concernées.

Le Parlement est informé tous les quatre ans de l’état de la mise en œuvre des projets d’agglomération et de la suite des opérations (cf. étape 6). Il débloque en même temps les crédits nécessaires pour la période suivante.

Étape no 5 : Mise en œuvre et contrôle des prestations	
Acteurs : OFROU, OFT et cantons / entités responsables	Agenda : 2010/2011
Contenu / résultat :	
<ul style="list-style-type: none"> - Versement des contributions fédérales selon l'état d'avancement des travaux (OFROU et OFT) - Contrôle des prestations des (trains de) mesures dans le domaine des routes (OFROU) - Contrôle des prestations des (trains de) mesures dans le domaine du rail et des transports publics (OFT) 	

L'office fédéral compétent pour les conventions de financement respectives (OFROU, resp. OFT) est responsable de l'accompagnement de la mise en œuvre et du contrôle des prestations, ainsi que de la procédure de versement des contributions fédérales. La Confédération paie les montants en fonction de l'état d'avancement des travaux et prend en charge les coûts conformément à son taux de contribution, jusqu'à concurrence du plafond fixé.

Les contributions aux mesures sont en principe versées aux cantons, à l'attention des entités responsables. Dans le cas particulier des projets ferroviaires toutefois, la loi sur les chemins de fer prévoit que les versements s'effectuent directement aux entreprises de transport concernées.

Les contributions aux (trains de) mesures sont en principe versées aux cantons, à l'attention des entités responsables. Dans le cas particulier des projets ferroviaires toutefois, la loi sur les chemins de fer prévoit que les versements s'effectuent directement aux entreprises de transport concernées.

Étape no 6 : Réexamen et actualisation des conventions de prestations	
Acteurs : DETEC	Agenda : tous les quatre ans depuis 2014
Contenu / résultat :	
<ul style="list-style-type: none"> - Réexamen de la convention de prestations - Mise à jour de la convention de prestations 	

L'entité responsable revoit et ajuste son projet d'agglomération tous les quatre ans ; dans un rapport de mise en œuvre, il fait part à l'ARE de l'état de réalisation des mesures convenues. Sur la base de ce rapport, la convention de prestations est réexaminée et actualisée par l'ARE, de concert avec l'entité responsable. L'actualisation comprend pour l'essentiel la mise à jour de la convention de prestations. Les mesures ou trains de mesures qui peuvent être réalisés au cours de la période quadriennale suivante et dont le financement est garanti sont transférées de la liste B à la liste A. Par analogie, des mesures de la liste C peuvent, le cas échéant, être reportées sur la liste B. Certaines mesures peuvent aussi être supprimées de la convention (parce qu'elles auraient été rejetées en votation populaire, par exemple) ou rétrogradées sur l'échelle des priorités.

Sur cette base, le Parlement est invité à libérer les crédits pour les quatre années suivantes et la convention de prestations est remaniée (cf. étape no 4).

4 Examen et évaluation des projets ; établissement de priorités

Ce chapitre est consacré à une explication plus détaillée de la procédure d'examen et d'évaluation des projets d'agglomération et du processus de hiérarchisation des priorités (cf. étapes nos 2 et 2a). Examiner et évaluer des projets d'agglomération représente un défi nouveau et complexe pour toutes les instances impliquées. Chaque agglomération est différente et possède ses caractéristiques propres ; les petites et moyennes agglomérations ont d'autres problèmes de transports que les grandes agglomérations et les solutions varient en conséquence. Les projets d'agglomération, quant à eux, comprennent une multitude de mesures très diverses qui se distinguent par les modes de transport impliqués, la durée de réalisation, l'envergure et les coûts engendrés. Il s'agit donc d'adopter une méthode d'appréciation qui, d'une part, tienne compte de cette complexité et qui, d'autre part, soit fondée sur des critères et des étapes de travail simples, clairs et compréhensibles.

La procédure décrite ci-après prend en considération les deux aspects et représente une approche pragmatique pour l'évaluation et le cofinancement des projets d'agglomération. Elle ne constitue toutefois pas un mécanisme susceptible de remplacer le processus politique, mais une base qui étaye la requête que le Conseil fédéral adresse au Parlement, ce dernier décidant en fin de compte de l'allocation des ressources financières. Pour des raisons de séparation des pouvoirs, aucune possibilité de recours n'est possible contre l'évaluation des projets d'agglomération. Le DETEC procédera néanmoins à l'évaluation en étroite collaboration avec les entités responsables et de façon transparente pour l'opinion publique. Les cantons et les entités responsables conservent en outre un droit de codécision important par le biais des procédures et des processus habituels (en particulier : contacts avec spécialistes, procédure de consultation).

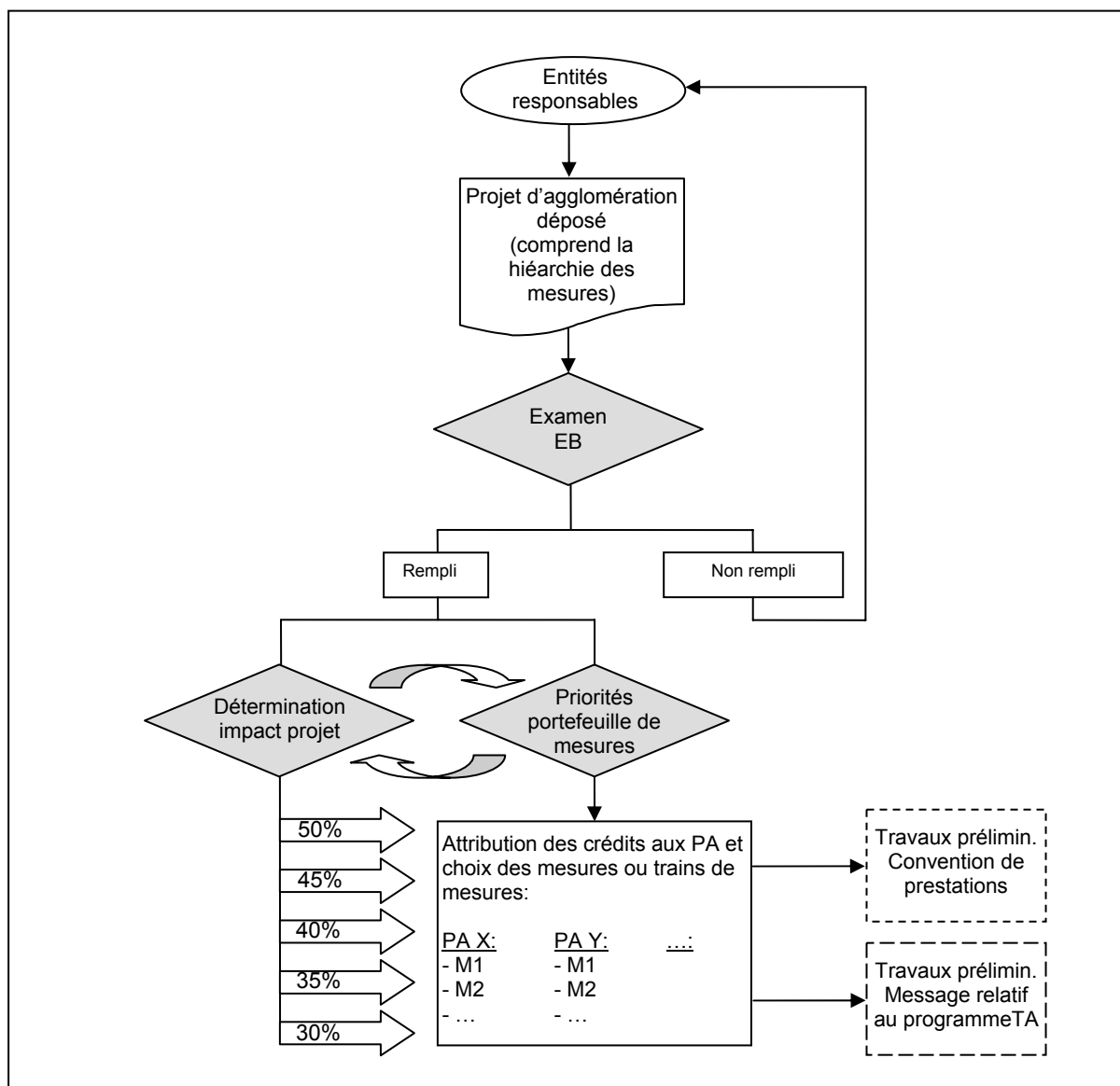
4.1 Vue d'ensemble de la procédure

L'examen et l'évaluation des projets d'agglomération par la Confédération s'effectuent en trois étapes (cf. figure no 3, losanges gris) :

- Examen des exigences de base
- Évaluation de l'efficacité du projet
- Hiérarchisation des priorités dans le portefeuille de mesures

La hiérarchisation des priorités dans le portefeuille de mesures et l'évaluation de l'impact du projet sont des processus parallèles et itératifs.

Figure no 3



4.2 Examen des exigences de base

Il s'agit, dans un premier temps, de vérifier si tous les travaux de planification nécessaires à l'élaboration du projet d'agglomération ont été accomplis et si le projet d'agglomération contient toutes les informations requises.

Conjointement avec l'OFROU, l'OFT, l'OFEV et des experts externes (cf. chapitre 4.3.2), l'ARE examine si le projet répond aux exigences de base prescrites dans le manuel d'utilisation. Les exigences de base doivent impérativement être remplies ; dans le cas contraire, le projet d'agglomération est renvoyé à l'entité responsable pour être retravaillé.

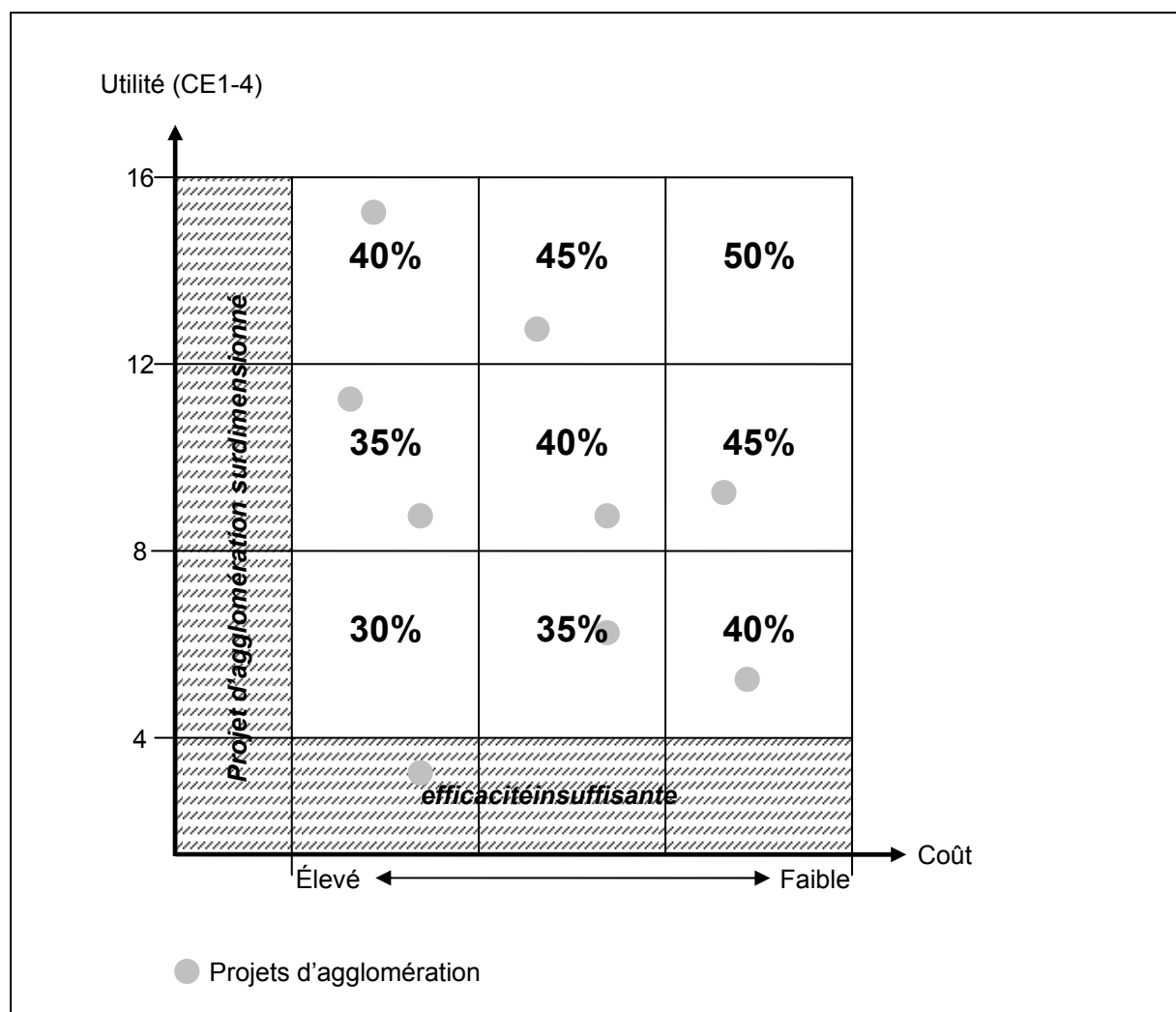
4.3 Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération

Le degré d'efficacité d'un projet est déterminant pour fixer le montant des contributions fédérales accordées aux mesures ou trains de mesures du projet d'agglomération (cf. art.

17d, al. 1, LUMin). Plus un projet est jugé efficace, plus les montants alloués pour les mesures à encourager et à cofinancer sont élevés.

La procédure d'évaluation de l'efficacité d'un projet d'agglomération s'effectue en deux temps ; elle procède par une mise en parallèle de l'utilité du projet d'agglomération et de son coût (cf. figure 4). Le classement de l'efficacité des projets d'agglomération qui en résulte constitue la base de calcul des contributions. Le taux de contribution de la Confédération est compris entre 30 et 50 pour cent. Tant le coût que l'utilité sont calculés en tenant compte de la grandeur de l'agglomération, c'est-à-dire en tenant compte de la population concernée.

Figure no 4



4.3.1 Détermination des axes « utilité » et « coût »

Ce sont les mesures qui figurent sur les listes A et B (cf. chapitre 4.4) qui déterminent l'efficacité d'un projet, ainsi que les mesures prises dans le domaine des transports et de l'urbanisme qui ne relèvent pas des infrastructures. Les mesures de la liste C et les projets urgents adoptés (cf. chap. 7.3) ne sont pas pris en compte dans l'évaluation. Des mesures

d'ordre supérieur peuvent en outre entrer dans le calcul, pour autant qu'elles soient jugées utiles pour le projet d'agglomération et que les services concernés de la Confédération estiment qu'elles soient adéquates et réalisables dans les vingt ans avec une forte probabilité (cf. chap. 6.8)

Le paramètre « **utilité** » est déterminée à l'aide des critères d'efficacité 1 à 4 du manuel d'utilisation qui, eux-mêmes, découlent de la base légale de l'art. 17d LUMin. Pour être opérationnels, les critères d'efficacité énumérés dans le manuel d'utilisation, ainsi que les indicateurs y relatifs (cf. tableau no 1), ont été concrétisés sous forme de questions d'appréciation. L'appréciation s'effectue par comparaison avec l'évolution qui se produirait vraisemblablement sans le projet d'agglomération. Elle repose sur des informations d'ordre qualitatif, complétées si possible par des informations d'ordre quantitatif. Les questions d'appréciation et la grille d'évaluation figurent dans l'annexe 1. Tous les critères d'efficacité (CE) ont la même pondération. Les indicateurs ne sont pas évalués individuellement, mais ils permettent de répondre plus facilement aux questions d'évaluation. L'appréciation porte à chaque fois sur le critère d'efficacité dans son ensemble. Afin de tenir compte de la différence de taille des agglomérations, les questions d'appréciation font l'objet d'une réflexion en fonction de la taille de l'agglomération concernée, c'est-à-dire en fonction de sa population (cf. 4.3.3).

Pour les critères d'efficacité 1 à 4, les points attribués sont les suivants :

- - 1 point : impact négatif
- 0 point : impact nul
- 1 point : impact faible
- 2 points : impact suffisant
- 3 points : impact important

Les mesures mises en place antérieurement peuvent bénéficier au plus d'un point supplémentaire par critère d'efficacité. Ce point est attribué lorsque l'agglomération a fourni des efforts substantiels sur de longues années et que ces efforts ont été couronnés de succès. C'est le cas notamment lorsque

- des mesures étendues ont été prises pour éliminer les engorgements du trafic,
- la desserte par les transports publics a atteint un niveau supérieur à la moyenne,
- des conditions très favorables ont été mises en place en faveur de la mobilité douce,
- des projets novateurs en matière de gestion de la mobilité sont opérationnels à titre de projets pilotes et qu'ils ont un large impact,
- des instruments opérationnels et efficaces de développement de l'urbanisation vers l'intérieur du tissu bâti sont en place et qu'ils déploient un vaste éventail d'effets,
- des projets de grande envergure ont été mis en œuvre dans le domaine de l'assainissement des espaces routiers.

Tableau no 1

Critère d'efficacité	Indicateurs	Points
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	1. Temps de déplacement en TP 2. Qualité des TP 3. Engorgement du trafic routier 4. Accessibilité 5. Intermodalité des moyens de transport 6. Qualité des déplacements non motorisés (piétons et cyclistes)	Total du CE1 : -1 à 3 points + bonus pour mesures antérieures (0 – 1)
		Somme intermédiaire CE1: -1 à 4 points
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	1. Concentration d'activités dans les pôles urbanisés 2. Urbanisme et qualité de vie 3. Effet de coupure des infrastructures de transport dans les zones bâties	Total du CE2 : -1 à 3 points + bonus pour mesures antérieures (0 – 1)
		Somme intermédiaire CE2: -1 à 4 points
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	1. Fréquence des accidents 2. Nombre de morts par année 3. Nombre de blessés par année 4. Dégâts matériels par année	Total du CE3 : -1 à 3 points + bonus pour mesures antérieures (0 – 1)
		Somme intermédiaire CE3: -1 à 4 points
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	1. Nuisances sonores rail et route 2. Pollution de l'air 3. Climat / émissions de CO ₂ 4. Consommation de surface 5. Effet de morcellement des paysages	Total du CE4 : -1 à 3 points + bonus pour mesures antérieures (0 – 1)
		Somme intermédiaire CE4: -1 à 4 points
Somme des CE 1 à 4 (« utilité » du projet)		-4 à 16 points

Le coût se compose, par analogie à la détermination de l'utilité, de l'ensemble des coûts qui résultent de la mise en œuvre des mesures de type A et B du projet d'agglomération. Il ne comprend pas le coût des mesures de type C, ni celui des projets urgents prêts à être construits. Tout comme l'utilité, le coût est rapporté à la taille de l'agglomération. Sont enfin pris en compte les coûts des infrastructures d'ordre supérieur considérés lors de la définition de l'axe « utilité ».

4.3.2 Démarche

L'examen et l'évaluation des projets d'agglomérations sont effectués conjointement par les offices fédéraux impliqués (ARE, OFROU, OFT et OFEV). Le DETEC charge des experts ou un groupe d'experts externes de formuler un deuxième avis.¹¹ C'est sur la base de ces résultats que le DETEC élabore le message relatif au programme que le Conseil fédéral adoptera à l'attention du Parlement. Les résultats de l'évaluation et l'appréciation sont publics. Les entités responsables sont informés et impliqués à un stade précoce.

4.3.3 Prise en considération des bassins de population concernés

La marche à suivre proposée tient compte de la diversité des projets d'agglomération. Tant le facteur utilité que le facteur coût font l'objet d'une appréciation qui tient compte de la taille (c'est-à-dire de la population) de l'agglomération considérée. Par conséquent, même le projet d'une petite ou moyenne agglomération peut atteindre une utilité élevée compte tenu de la taille de cette agglomération. Dans le cas d'une grande agglomération, ce facteur relativise le coût, qui est considéré en fonction de la population.

4.4 Hiérarchisation des (trains de) mesures

Parallèlement à l'évaluation de l'impact des projets d'agglomération individuels, la Confédération s'attachera aussi à établir des priorités parmi l'ensemble des mesures préconisées (« portefeuille des projets d'agglomération »). Elle se fonde, pour ce faire, sur la hiérarchie des mesures établie par les entités responsables (cf. chap. 6.5). La Confédération évaluera cette hiérarchie quant à sa plausibilité. Si elle est insuffisante, la Confédération se réserve le droit de l'adapter en cas de nécessité, en procédant selon la démarche proposée.

Cette hiérarchisation des mesures ou trains de mesures sera basée sur quatre critères :

- La pertinence de la mesure ou du train de mesures pour l'agglomération et le projet d'agglomération
- Le degré de maturité de la mesure ou du train de mesures
- Le rapport coût-utilité de la mesure ou du train de mesures
- La date où la mesure ou le train de mesures est prête à être mise en œuvre et où son financement est garanti.

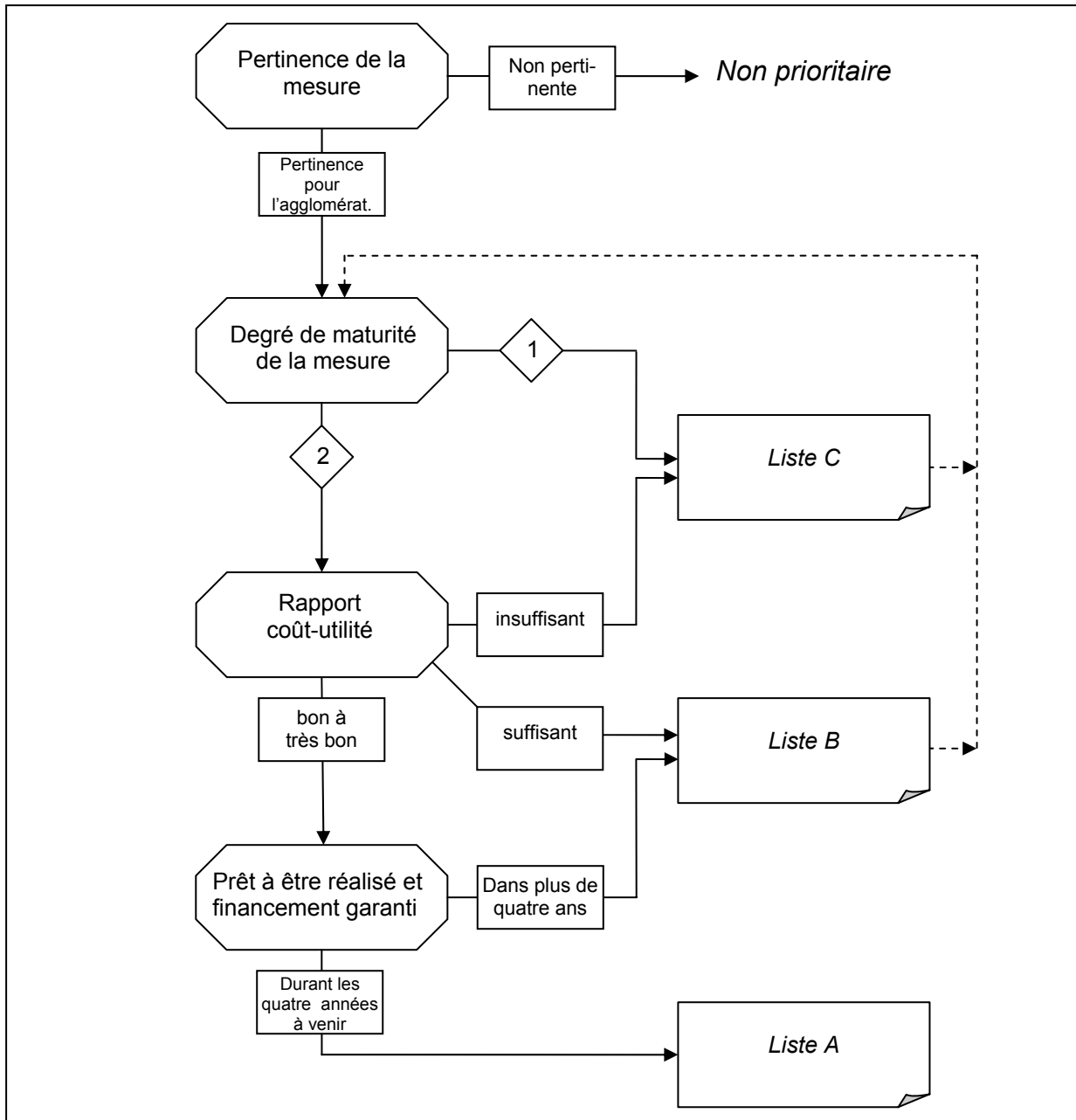
Le déroulement de cette hiérarchisation est illustré à la fig. no 5. Seuls les mesures ou trains de mesures qui ont un effet pertinent sur l'agglomération et le projet d'agglomération font l'objet d'une hiérarchisation. Un certain degré de maturité doit toutefois être atteint avant que le rapport coût-utilité puisse être évalué. Par conséquent, les mesures qui devront être prises pour des évaluations plus détaillées sont provisoirement gelées, c'est-à-dire qu'elles sont inscrites dans la liste C. Quant aux mesures ou trains de mesures qui

¹¹ Les cantons ont été consultés lors de la sélection des experts externes.

présentent un rapport coût-utilité bon à très bon, ils sont attribués à la liste A ou B, selon le degré de maturité du projet en ce qui concerne sa réalisation concrète et les garanties financières dont il profite. Chacune des démarches évoquées fait l'objet d'une présentation détaillée ci-après. Une nouvelle hiérarchisation des mesures et des trains de mesures inscrits sur les listes B et C intervient pour chacune des périodes quadriennales suivantes.

La répartition des mesures sur les trois listes A, B et C est importante pour évaluer l'impact d'un projet.

Figure no 5



4.4.1 Le critère « Pertinence de la mesure pour l'agglomération »

La détermination de la pertinence de la mesure ou du train de mesures pour l'agglomération dépend de la portée de cette mesure pour l'agglomération, respectivement pour le projet d'agglomération. En d'autres termes, si le projet peut déployer ses effets sans cette mesure, celle-ci n'est pas pertinente. Elle est considérée comme ayant une portée faible et n'apparaît pas dans la hiérarchie. Une mesure est pertinente pour l'agglomération lorsque l'efficacité du projet d'agglomération est moins grande sans la mesure en question. La contribution de la Confédération se limite aux mesures et trains de mesures qui ont un effet pertinent sur l'agglomération ou le projet d'agglomération. Il est dès lors recommandé de regrouper en trains de mesures, chaque fois que c'est possible, les mesures à portée relativement faible, par exemple dans le domaine de la mobilité douce.

4.4.2 Le critère « Degré de maturité de la mesure »

La définition des « degrés de maturité »¹² est donnée dans le tableau no 2 ci-dessous.

Tableau no 2

Degré de maturité	Délimitation
1	<ol style="list-style-type: none">1. La mesure découle de l'analyse des problèmes et correspond à la stratégie d'action définie dans le projet d'agglomération.2. Les répercussions financières des stratégies choisies sont estimées sommairement sur la base des valeurs d'expérience.3. Les effets sont évalués dans les grandes lignes.
2	<ol style="list-style-type: none">1. Le degré de maturité 1 est atteint.2. Des <u>études préliminaires</u> fondées, <u>incluant des analyses d'opportunité et de faisabilité</u>, ont été réalisées.3. Des comparaisons de variantes et des optimisations de projet ont été effectuées, en tenant compte d'un large éventail de variantes et, le cas échéant, de variantes intermodales.4. Les mesures d'accompagnement présentent un degré de maturité semblable et font partie intégrante de la mesure, resp. du train de mesures.5. Les coûts à prévoir pour l'investissement, l'exploitation et l'entretien sont établis.6. Des analyses écologiques et des études de rentabilité existent déjà.

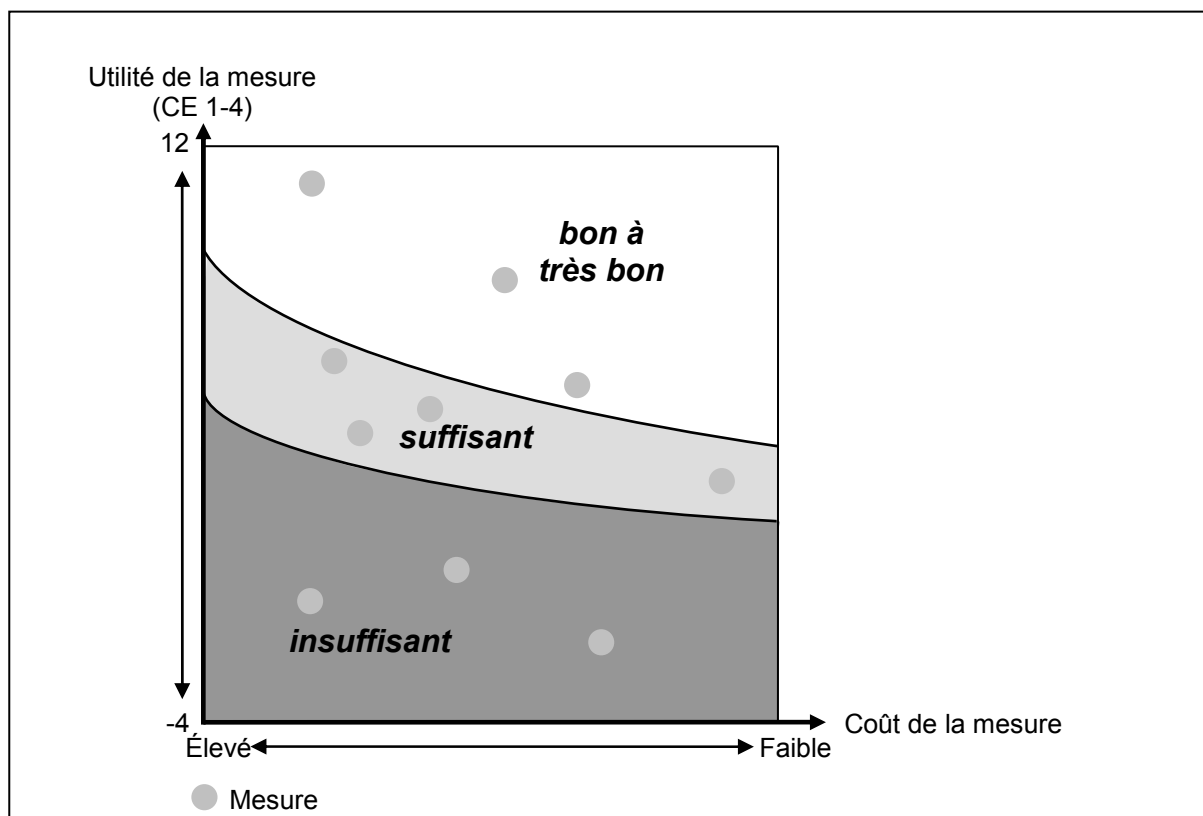
Les mesures (ou trains de mesures) qui ne présentent encore aucune concrétisation au sens défini ci-dessus ne sont pas prises en considération pour l'établissement des priorités. Le degré de maturité no 2 doit être atteint pour permettre l'établissement du rapport coût-utilité (cf. chap. 4.4.3).

¹² Pour les projets transfrontaliers, les exigences sont applicables par analogie à la partie étrangère. Les projets à faible volume financier peuvent, le cas échéant, faire l'objet d'une procédure simplifiée.

4.4.3 Le critère « Rapport coût-utilité »

La détermination de l'« utilité » se fait sur la base des quatre critères d'efficacité CE 1 à 4. L'évaluation des questions se fait sur la base du même questionnaire que pour l'évaluation de l'impact du programme (cf. chap. 0), en focalisant toutefois l'attention sur le niveau de chacune des mesures, resp. sur celui des trains de mesures individuels. L'utilité de la mesure peut ensuite être comparée à son coût (cf. fig. no 6). Le rapport coût-utilité est évalué en fonction de la taille de l'agglomération.

Figure no 6



Si le rapport coût-utilité est insuffisant, la mesure est attribuée à la liste des priorités C. Les mesures dont le rapport coût-utilité est suffisant s'inscrivent dans la liste B ; on attend des auteurs de ces mesures qu'ils continuent d'œuvrer en faveur d'une amélioration du rapport coût-utilité et qu'une telle amélioration soit possible.

4.4.4 Le critère « Prêt à être réalisé et financement garanti »

Les mesures dont on peut prévoir qu'elles seront prêtes à être réalisées et que le financement sera garanti au cours de la période de mise en œuvre quadriennale suivante sont attribuées à la liste A, pour autant qu'à la conclusion de la convention de prestation, un avant-projet ou un projet d'ordre général¹³ soit disponible. Les mesures qui atteindront ultérieurement ce stade sont inscrites à la liste B.

¹³ Incluant un rapport d'étude d'impact sur l'environnement pour les procédures à plusieurs niveaux et une enquête préliminaire pour les procédures simples

La mesure répond au critère « Prêt à être réalisé et financement garanti » lorsque les deux conditions suivantes sont remplies par décision du Parlement, durant la période de financement :

- Tous les projets ont passé la rampe de la mise à l'enquête, c'est-à-dire qu'ils sont définitifs
- Les crédits des cantons et des communes sont garantis

5 Le programme « Trafic d'agglomération »

Les projets d'agglomération représentent le cadre dans lequel s'inscrit la participation financière de la Confédération au trafic d'agglomération pour les deux prochaines décennies. Compte tenu de cet horizon temporel, il va sans dire qu'il n'est pas possible, aujourd'hui, d'établir un « programme des travaux » définitif. Comme nous le verrons plus en détail au chapitre 5.2, les conventions de prestations relatives aux projets d'agglomération sont réexaminées tous les quatre ans et adaptées en fonction des besoins. Cette manière de procéder permet de conserver la flexibilité nécessaire afin de pouvoir réagir à un changement des conditions-cadres.

5.1 Affectation des moyens et dynamique

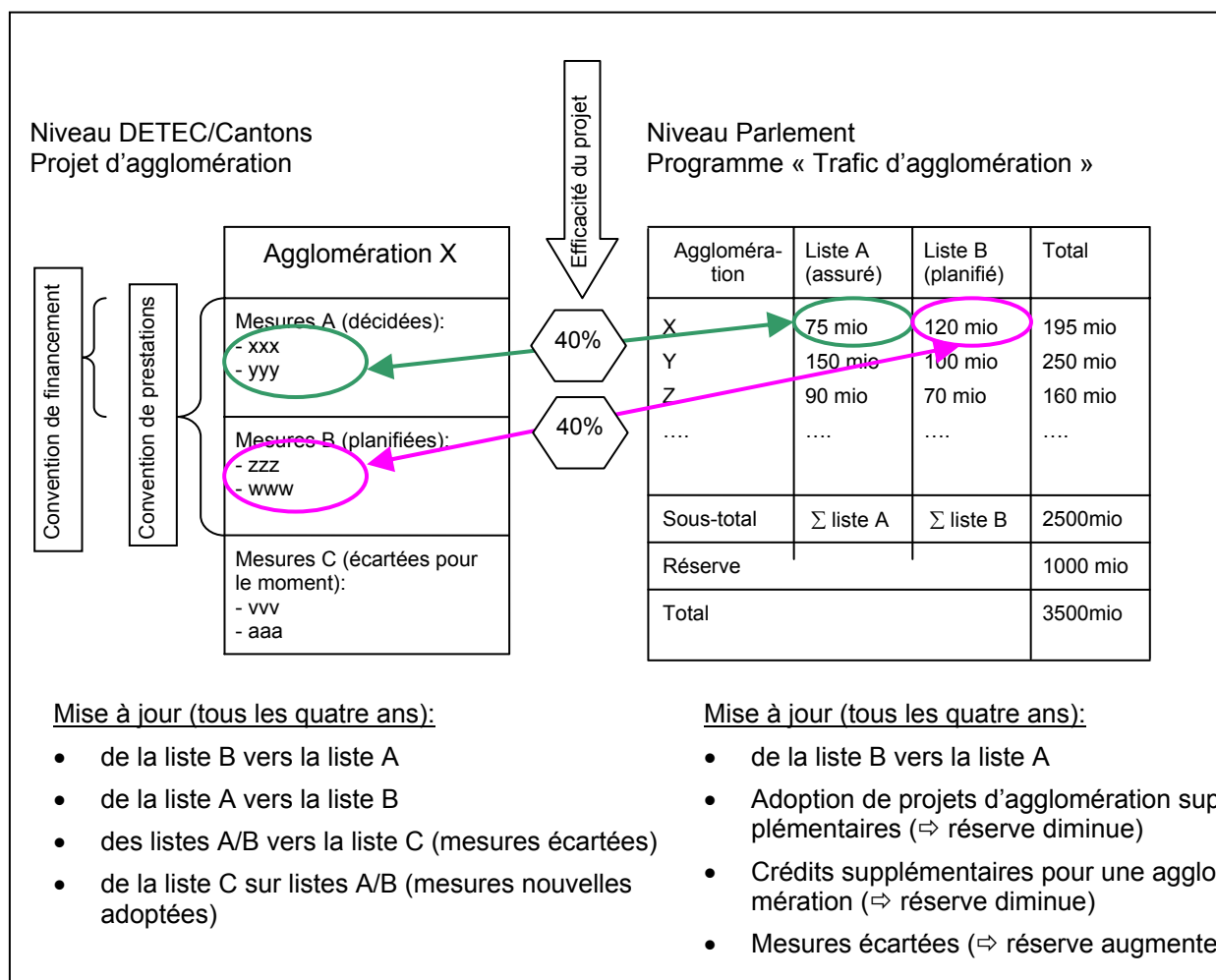
Après avoir déterminé la classe d'efficacité d'un projet d'agglomération et après avoir sélectionné les mesures ou les trains de mesures qui seront mis en oeuvre, la Confédération fixe le montant de sa contribution financière pour chaque projet et procède à une première répartition sommaire des crédits en fonction de l'état de la planification. Les 3,5 milliards de francs disponibles ne sont cependant pas immédiatement distribués dans leur totalité.

Une demande sera adressée au Parlement afin qu'il débloque les crédits pour les (trains de) mesures de la liste A, car celles-ci seront prêtes à être réalisées dans les quatre ans et leur financement sera alors garanti¹⁴. Ces ressources de la Confédération sont garanties ; chacune des mesures cofinancées fait l'objet d'une convention de financement (cf. chapitre 5.3). Quant aux (trains de) mesures de la liste B, les montants nécessaires à leur mise en oeuvre sont inscrits au budget, mais la demande de libération n'aura lieu que lorsque ces mesures seront reportées sur la liste A au cours de l'une des périodes subséquentes. Les contributions fédérales aux mesures des listes A et B du programme « Trafic d'agglomération » s'élèvent à quelque 2,5 milliards de francs. Une réserve de l'ordre d'un milliard de francs sera constituée au départ pour les (trains de) mesures qui figureront encore sur la liste C lorsque le message du Conseil fédéral sera transmis au Parlement, ainsi que pour des projets d'agglomération ultérieurs (cf. chapitre 6.1).

Les actualisations qui ont lieu tous les quatre ans comprennent deux volets : une mise à jour des conventions de prestations, d'une part, et une adaptation du programme « Trafic d'agglomération », d'autre part. Ces deux procédures se déroulent en parallèle. La mise à jour a également une influence sur le montant de la réserve. Cette dernière diminue si, par exemple, des moyens supplémentaires sont alloués à une agglomération, c'est-à-dire si des mesures de la liste C sont incorporées à la convention de prestations (listes A ou B), ou si de nouveaux projets d'agglomération sont approuvés. Elle augmente, en revanche, si moins de moyens que prévu sont accordés à une agglomération ou, en d'autres termes, si certaines mesures sont supprimées de la convention de prestations. La figure 6 illustre cette connexité du programme « Trafic d'agglomération » et des conventions de prestations avec les agglomérations. L'élément déterminant de la contribution de la Confédération à une mesure est le taux de contribution établi en fonction de l'impact du projet.

¹⁴ La durée de la mise en oeuvre des mesures peut cependant dépasser quatre ans.

Figure no 6



5.2 Les conventions de prestations

Chaque projet d'agglomération fait l'objet d'une convention de prestations entre le DE-TEC¹⁵ et l'entité responsable¹⁶. La convention de prestations fixe les modalités de la mise en œuvre du projet d'agglomération et du versement des contributions.

Contenu de la convention de prestations :

- Les mesures ou trains de mesures à mettre en œuvre (selon ordre de priorités établi)
- Un échéancier
- Le cadre financier par mesure ou train de mesures et les services compétents auprès de la Confédération et auprès de l'entité responsable
- Les exigences en matière de compte-rendu et de contrôle
- Les attributions et les responsabilités

¹⁵ L'Administration fédérale des finances est consultée sur les conventions de prestations.

¹⁶ La convention de prestations ne peut être conclue définitivement et signée par les parties contractantes qu'après la décision du Parlement au sujet du programme « Trafic d'agglomération ». Toutefois, les travaux s'effectuent en parallèle.

- Les modalités d'adaptation
- Les dispositions en cas d'inexécution de la convention
- La durée de validité

La convention de prestations est établie en fonction de l'état d'avancement des travaux de planification. Y sont mentionnées les mesures qui ont été attribuées à la liste A ou à la liste B selon les priorités déterminées par la Confédération ; cette hiérarchie est maintenue dans la convention de prestations. La mise en œuvre des mesures de la liste A doit débuter au cours de la période considérée. Les mesures de la liste B ne sont pas encore prêtes à être réalisées et dont le financement n'est pas garanti sont susceptibles d'améliorer leur rapport coût-utilité ; elles sont donc inscrites à l'agenda de l'une des périodes de mise en œuvre suivantes. La convention de prestations contient par ailleurs des mesures dans le domaine de l'urbanisme et des transports qui ne concernent pas les infrastructures, demandées par la Confédération, sans que cette dernière participe à leur financement. Les mesures de la liste C sont exclues de la convention ; si leur degré de maturité progresse, elles peuvent être intégrées aux listes A ou B.

Pour chaque mesure ou train de mesures, la convention détermine une enveloppe financière, ainsi que le nom du ou des services responsables auprès de la Confédération et auprès de l'entité compétente de l'agglomération. Elle fixe en outre les modalités de compte-rendu (rapports de mise en œuvre) et de contrôle financier, de même que les attributions et les responsabilités.

Tous les quatre ans, il y a lieu de réexaminer la convention de prestations et de l'adapter à l'état le plus récent de la planification et de la mise en œuvre. Cette clause matérialise la nécessité de mettre à jour la convention. Les mesures et les trains de mesures dont la réalisation peut débuter au cours de la prochaine période quadriennale et dont le financement est garanti, c'est-à-dire pour lesquelles une convention de financement peut être conclue, passent de la liste B à la liste A. Au besoin, de nouvelles mesures ou trains de mesures sont introduits, d'autres sont supprimés (par exemple en cas de rejet dans les urnes), ou encore rétrogradées de la liste A vers la liste B (en cas de retard du début des travaux).

Pour faciliter ce réexamen, les entités responsables doivent, de leur côté, actualiser leur projet d'agglomération tous les quatre ans et informer la Confédération du résultat de leurs démarches. Les modalités concernant l'actualisation des projets d'agglomération sont inscrites dans la convention de prestations.

5.3 Mise en œuvre du projet et procédure de contrôle

La mise en œuvre des projets d'agglomération est en principe du ressort des entités responsables. Elles se chargent de l'organisation, de la planification, de la construction, de la réalisation et de la mise en œuvre des mesures relatives au projet qui ne relèvent pas des infrastructures. Pour chaque mesure ou train de mesures arrêté dans la convention de prestations, une convention de financement est passée entre l'office fédéral compétent et l'entité responsable, et inscrite dans la convention de prestations ; cette décision intervient avant le début de la mise en œuvre. Pour qu'une telle convention de financement puisse

être signée, il faut impérativement que la mesure soit prête à être réalisée et que son financement soit garanti. Cela signifie concrètement que tous les projets aient été mis à l'enquête, que les oppositions aient été réglées, que les projets aient fait l'objet d'une décision définitive et que les crédits des cantons et des communes soient garantis. Le suivi des mesures ou trains de mesures dans le domaine de la route et de la mobilité douce est assuré par l'OFROU, celui des mesures dans le domaine du rail et des transports publics par l'OFT.

Pour chaque mesure ou train de mesures, l'office fédéral compétent limite la contribution de la Confédération par un plafond. Le taux de contribution dépend du degré d'efficacité du projet (cf. chapitre 4.3). Les versements de la Confédération interviennent en fonction de la progression des travaux. L'instance en charge de la mise en œuvre des mesures veille à ce que les coûts ne soient pas dépassés. D'éventuels frais supplémentaires vont à la charge de l'entité responsable.

L'OFROU et l'OFT mettront au point un outil simple pour contrôler si les prestations convenues sont fournies, c'est-à-dire pour vérifier le respect de l'avancement des travaux et du calendrier de la réalisation des projets d'agglomération et des (trains de) mesures et celui du plafond de la contribution fédérale fixée dans la convention de financement. La Confédération renonce à d'autres tâches de contrôle, en particulier en matière technique. Le contrôle du projet s'effectue en continu.

Par ailleurs, les réglementations et procédures fédérales en vigueur concernant les subventions restent applicables au cofinancement des projets d'agglomération, notamment les dispositions correspondantes de la loi fédérale sur les aides financières et les indemnités (Loi sur les subventions, LSu) en cas de non-respect des conditions générales fixées dans la convention de financement.

5.4 *Financement des investissements a posteriori*

La Confédération verse ses contributions sur la base de la convention de prestations et de la convention de financement, en fonction de l'avancement des travaux. La Confédération ne peut verser de contributions aux projets d'agglomération que lorsque l'arrêté fédéral est entré en vigueur, à savoir lorsque le Parlement a libéré les fonds pour les premières quatre années (selon toute probabilité pour 2011-2015). Le financement a posteriori de mesures ou de trains de mesures réalisées ou en cours de réalisation est exclu (art. 26 loi sur les subventions)

6 Concrétisation des dispositions du manuel d'utilisation

La mise en œuvre du processus d'examen et d'évaluation des projets d'agglomération influence l'élaboration de ces projets. Lors de la mise au point des projets d'agglomération, il y a donc lieu de tenir compte des conditions générales qui figurent dans le présent chapitre, au sens d'une concrétisation des dispositions du manuel d'utilisation.

6.1 Délais

Au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr), le Conseil fédéral soumettra au Parlement un programme de cofinancement de projets d'agglomération (art. 7, al. 3, LFIInfr). Pour pouvoir respecter ces délais, les projets d'agglomération mis au point doivent être déposés auprès de la Confédération jusqu'à fin 2007.

Quelque 35 projets d'agglomération sont actuellement en cours d'élaboration. Ils touchent environ 90% des personnes qui habitent ou qui travaillent dans une agglomération.

Toutes les agglomérations qui, jusqu'à présent, n'ont pas encore commencé à travailler sur un projet d'agglomération, mais qui ont l'intention de le faire, doivent s'annoncer auprès de l'ARE jusqu'au 31 décembre 2007. L'annonce peut se faire par lettre, qui précise les modalités d'organisation choisies par l'agglomération, l'interlocutrice/l'interlocuteur de la Confédération, le calendrier approximatif du projet, respectivement le moment où pourrait intervenir une évaluation intermédiaire du projet par la Confédération. La date limite de remise de ces projets d'agglomération sera fixée en commun par l'ARE et l'agglomération concernée. Dans le cadre de la planification financière du fonds d'infrastructure, la Confédération prévoira une réserve appropriée pour les projets retardataires.

- Délai pour la remise des projets d'agglomération en cours d'élaboration : le **31 décembre 2007**
- Délai pour l'annonce d'un projet d'agglomération à élaborer : le **31 décembre 2007**

La Confédération peut retourner des projets d'agglomération afin qu'ils soient retravaillés

- s'ils ne satisfont pas entièrement aux exigences de base,
- s'ils présentent un impact trop faible,
- si la hiérarchisation des priorités est insuffisante ou irréaliste, ou
- s'ils ne tiennent pas suffisamment compte des conditions financières générales de la Confédération.

Les travaux de révision du projet doivent alors être entrepris aussitôt. Le délai de dépôt du projet revu et corrigé est fixé par l'ARE et l'agglomération concernée.

6.2 L'état d'avancement des projets d'agglomération et leur documentation

Au moment de sa remise, le projet d'agglomération aura été approuvé et adopté par le gouvernement du ou des cantons concernés.

Un projet d'agglomération doit par ailleurs remplir les conditions générales suivantes :

- Répondre à toutes les exigences de base
- Regrouper adéquatement en trains de mesures les mesures individuelles (cf. chapitre 6.3)
- Établir une hiérarchie des priorités pour ces mesures sur trois listes distinctes (cf. chapitres 4.4 et 6.5)
- Contenir des informations sur les coûts et le financement¹⁷
- Fixer un calendrier de mise en œuvre du projet d'agglomération et de ses mesures
- Fournir des indications sur les compétences et attributions
- Prendre en compte la planification des infrastructures de la Confédération, ainsi que les conditions financières et juridiques inhérentes au fonds d'infrastructure

Le projet d'agglomération étant un instrument de travail évolutif (cf. chapitre 5.1), il n'est ni possible ni nécessaire qu'au moment de la soumission des projets, toutes les mesures ou tous les trains de mesures aient déjà atteint un degré de maturité élevé. Les mesures doivent être prêtes à être réalisées et leur financement doit être garanti seulement au moment de conclure la convention de financement (cf. chapitre 5.3). La mise au point des (trains de) mesures intervenue entre le moment de la soumission du projet d'agglomération et son évaluation est prise en compte.

Lors de l'évaluation des mesures, la Confédération distingue deux degrés de maturité (cf. chapitre 4.4). Les mesures prévues pour entrer dans la liste A et dont la mise en œuvre est prévue durant la première période (2011-2015), doivent remplir les exigences de base pour le degré 2 (p. ex. une étude d'opportunité ; cf. définition p. 24) au moment de déposer le projet d'agglomération, fin 2007. Au moment de l'arrêté du Conseil fédéral¹⁸ (probablement dans le courant de l'année 2009, mais en tout cas avant le 1.1.2010), la Confédération doit disposer d'un avant-projet ou d'un projet général, ainsi que de la documentation y relative. Il faut aussi pouvoir apporter la preuve que ces mesures ou trains de mesures pourront être réalisés et financés lorsque la décision y relative sera finalisée, c'est-à-dire durant la période quadriennale suivante (jusqu'en 2015). Les (trains de) mesures de la liste B doivent remplir les critères qui correspondent au degré de maturité 2 au moment de l'arrêté du Conseil fédéral (voir la définition p. 24) ; les documents correspondants doivent également être transmis à la Confédération.

La mise à jour de la convention de prestations a lieu tous les quatre ans. Pour les mesures à transférer de la liste B vers la liste A, la documentation nécessaire concernant les avant-

¹⁷ Lors de l'élaboration du projet d'agglomération, il convient de prendre en considération que les taux de contribution de la Confédération peuvent aussi être inférieurs à 50%. Le financement doit demeurer assuré même si le taux est plus bas.

¹⁸ Adoption par le Conseil fédéral du message concernant le programme trafic d'agglomération à l'attention du Parlement.

projets ou les projets généraux est à remettre avant l'actualisation de la convention. La date est communiquée à chaque fois à l'avance et en temps utile. Pour les autres démarches, la marche à suivre est la même que pour la première période.

6.3 Les mesures susceptibles d'être cofinancées

Les contributions de la Confédération aux projets d'agglomération ne sont allouées qu'à des mesures d'infrastructure. Les entités responsables doivent préciser lesquelles, parmi les mesures du projet d'agglomération, sont imputables. Le message concernant le fonds d'infrastructure¹⁹ énumère, aux pages 781-782, les mesures (secteurs à encourager) qui peuvent faire l'objet d'un cofinancement par le biais du fonds d'infrastructure (conditions de base pour l'octroi d'une aide) :

« Des contributions seront allouées en faveur des investissements opérés dans des infrastructures routières et ferroviaires qui sont situées à l'intérieur des villes et des agglomérations et qui serviront à y améliorer les systèmes de transport, en particulier les infrastructures suivantes :

- *Chemins de fer locaux (installations telles que les tramways et les métros circulant en site propre dans les villes et les agglomérations).*
- *Chemins de fer régionaux (RER) si les infrastructures prévues servent à améliorer la circulation au sein de l'agglomération (cf. ch. 1.6.2).*
- *Mesures en faveur des transports publics routiers (p. ex. installations pour les autobus, couloirs d'autobus et de taxis).*
- *Mesures en faveur de la locomotion douce si elles améliorent l'efficacité de l'ensemble des systèmes de transport, notamment des réseaux cohérents et sûrs d'itinéraires piétonniers et un système de signalisation aisément compréhensible.*
- *Mesures visant à séparer les courants de trafic dans les villes et les agglomérations (séparation des trafics ferroviaire et routier, suppression de passages à niveau).*
- *Mesures dans le domaine de la mobilité combinée visant à améliorer l'intermodalité des moyens de transport (aires de parkings d'échange, stations de vélos dans les gares, télématique de transport).*
- *Routes de délestage ou de contournement, pour autant qu'il s'agisse de routes cantonales ou communales.*

Aucune contribution ne sera allouée en faveur du matériel roulant. »

Ces secteurs à encourager comprennent aussi

- les systèmes de régulation du trafic et les systèmes d'information et de guidage
- les parcs de stationnement, pour autant qu'il s'agisse d'installations en rapport avec les systèmes de parking d'échange Park-and-ride (P&R) et Bike-and-ride (B&R)

¹⁹ FF 2006 753

- les infrastructures d'arrêts et couloirs d'autobus
- les conduites d'ouvrages, les installations, les électrifications (selon la pratique de l'OFT et de l'OFROU)
- les frais d'étude et d'établissement du projet des (trains de) mesures

En principe, seules les infrastructures sont cofinancées et aucune contribution n'est versée pour du matériel roulant. L'art. 7, al. 7, de la loi sur le fonds d'infrastructure²⁰ permet cependant une exception. Des cofinancements en faveur du matériel roulant peuvent être envisagés dans des conditions bien précises. Il faut apporter la preuve que cette solution est plus économique qu'un investissement dans de nouvelles infrastructures. Mais le cofinancement porte uniquement sur les coûts additionnels inhérents au matériel roulant spécifique comparé au matériel roulant « ordinaire ».

Ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure

- les frais d'équipements collectifs du secteur des transports au sens de l'article 62 de la loi sur les chemins de fer, p. ex. les installations destinées à l'entretien du matériel roulant (entrepôts, hangars), les installations de vente, etc.,
- les véhicules,
- les frais liés à la gestion de la mobilité,
- les frais d'étude en rapport avec l'établissement du projet d'agglomération

Les coûts imputables au calcul des contributions de la Confédération sont énumérés à l'art. 21 de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin).²¹

Dans cet ordre d'idées, il faut souligner une nouvelle fois que le cofinancement des projets d'agglomération ne couvre ni les projets dans le domaine des routes nationales, ni les infrastructures des transports ferroviaires à longue distance.

Si plusieurs mécanismes de financement sont envisageables, c'est sur la base de critères fonctionnels qu'on décidera de l'instrument de financement pour chaque partie de projet²². Ce procédé est déjà appliqué pour le projet de ligne RER transversale de Zurich (DML) : les contributions par le biais du fonds d'infrastructure se limitent au domaine du « Trafic régional », le « Trafic à longue distance » est exclu. Ce dernier est financé par l'enveloppe du « Développement futur des grands projets ferroviaires » ou par une convention de prestations avec les CFF.

²⁰ Lorsque l'utilisation de matériel roulant spécifique permet de réaliser des économies significatives en matière d'infrastructure, les contributions peuvent également servir à couvrir les frais supplémentaires qui découlent de l'acquisition de ce matériel.

²¹ RS 725.116.21 ; RO 2007 5987

²² La Confédération est en principe favorable à des solutions PPP et est prête à examiner des demandes en ce sens, pour autant que les dispositions légales soient respectées. Il revient en outre au canton d'assumer les risques inhérents à un PPP.

6.4 Les trains de mesures

Les mesures des projets d'agglomération sont à regrouper autant que possible en trains de mesures appropriés. Un tel regroupement est judicieux lorsque les mesures présentent un même degré de maturité et une cohérence thématique ou spatiale.

- Degré de maturité²³ :

La mise en œuvre des mesures contenues dans un même train de mesures doit s'effectuer intégralement ; toutes doivent donc avoir atteint un même niveau de maturité, de sorte que l'ensemble des mesures qui sont regroupées en un train de mesures puissent être réalisées dans le cadre d'une seule convention de financement.

- Cohérence :

Les mesures doivent présenter une connexité de la matière et/ou des conditions spatiales.

Les mesures isolées de grande portée, ainsi que leurs mesures d'accompagnement constituent en règle générale un train de mesures à elles seules. Les mesures isolées de plus faible portée, telles que des mesures concernant la mobilité douce, peuvent par contre être regroupées. Il incombe aux entités responsables de procéder à un assemblage judicieux des mesures²⁴.

Définition des notions utilisées

• **Mesure (isolée) :**

Une mesure (isolée) est un projet d'infrastructure qui formant une entité à elle seule (p. ex. une ligne de tramway) et à laquelle sont éventuellement rattachées des mesures d'accompagnement.

• **Train de mesures :**

Un train de mesures est un ensemble de mesures isolées liées entre elles au plan du contenu et/ou au plan spatial et parvenues à un même degré de maturité.

6.5 L'établissement des priorités

Lors de l'élaboration des projets d'agglomération, les entités responsables doivent établir une hiérarchie des mesures ou trains de mesures proposés dans leur projet. Celles-ci sont à répartir dans trois listes. Le chapitre 4.4 donne les critères précis qui permettent d'établir cette hiérarchie. Les (trains de) mesures qui sont pertinents pour l'agglomération et pour le projet d'agglomération, qui présentent un bon ou un très bon rapport coût/utilité et qui, de surcroît, peuvent être réalisées dans les quatre ans suivant l'adoption du message relatif au programme « Trafic d'agglomération » et dont le financement est garanti sont attribuées à la liste A. Les (trains de) mesures pertinents pour l'agglomération et le projet d'agglomération et qui présentent un bon ou un très bon rapport coût/utilité, mais qui ne se-

²³ Cf. aussi à ce sujet le chapitre 4.4

²⁴ Lors de l'examen, de l'évaluation et de l'établissement des priorités, les mesures et les trains de mesures sont traités de manière équivalente : il importe peu qu'il s'agisse d'une mesure isolée ou d'un train de mesures.

ront prêtes pour la mise en œuvre que dans un avenir plus ou moins proche et dont le financement n'est pas encore garanti, sont inscrites sur la liste B. La Confédération recommande de classer toutes les autres mesures dans une liste C. Ces mesures sont écartées dans l'immédiat, car elles doivent encore être précisées et concrétisées.

La Confédération opérera, de son côté, une hiérarchisation des priorités sur l'ensemble du portefeuille de mesures. Elle examinera la hiérarchie établie par les entités responsables quant à leur plausibilité et l'adaptera si nécessaire, en procédant selon la démarche proposée au chapitre 4.4.

6.6 Délimitation et périmètre d'application

6.6.1 Le périmètre du projet d'agglomération

Dans l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin), le Conseil fédéral détermine les villes et les agglomérations qui ont droit à une aide financière sur la base de la définition en vigueur de l'Office fédéral de la statistique. Les villes et les agglomérations qui peuvent prétendre à une subvention figurent à l'annexe de l'OUMin²⁵ (cf. art. 19 OUMin).

Peuvent évidemment aussi être intégrées dans un projet d'agglomération des communes situées hors du périmètre défini de l'agglomération. En principe, la Confédération concentre toutefois ses aides financières sur des mesures ou des parties de mesures appliquées à l'intérieur du périmètre.

Les exceptions sont admises dans des cas dûment motivés et clairement définis. L'art. 19, al. 2 OUMin prévoit en outre que des secteurs situés entièrement ou partiellement hors d'une ville ou d'une agglomération puissent bénéficier d'une mesure ou d'un train de mesures si l'effet de ces dernières se fait pour une grande part sentir dans l'agglomération ou les agglomérations limitrophes, et à condition que cette mesure ou ce train de mesures aient un impact déterminant sur l'effet du projet d'agglomération en question.

6.6.2 Les projets d'agglomération transfrontaliers

La Confédération ne pose pas d'exigences particulières envers les projets d'agglomération transfrontaliers. Les conditions que ces projets doivent remplir pour pouvoir être cofinancés sont les mêmes que celles qui régissent les projets d'agglomération à l'intérieur du territoire national. Il incombe à l'entité responsable d'organiser le projet et d'y associer les parties transfrontalières, ainsi que de veiller à une participation financière adéquate des partenaires étrangers.

Dans le cadre des procédures et des organismes habituels (comités mixtes), la Confédération est à disposition pour élaborer les accords internationaux nécessaires et appuyer leur conclusion.

²⁵ RS 725.116.21 ; RO 2007 5987

La Confédération peut en principe accorder une participation financière à des mesures situées complètement sur territoire étranger, à condition que ces mesures s'inscrivent dans un projet d'agglomération. Il faut pour cela apporter la preuve que l'utilité de la mesure profite principalement à la partie suisse de l'agglomération.

Les modalités d'application des exigences de la Confédération à des mesures transfrontalières et étrangères sont réglées avec les entités responsables des agglomérations concernées.

6.7 Les entités responsables

Les quatre tâches essentielles de l'entité responsable d'un projet d'agglomération sont les suivantes :

- Elle élabore le projet d'agglomération en y associant étroitement tous les acteurs concernés des cantons et des communes.
- Elle conclut la convention de prestations avec la Confédération.
- Elle coordonne, contrôle et garantit la réalisation du projet d'agglomération et assure son adaptation à toute modification des conditions cadres.
- Elle rend compte à la Confédération de la mise en œuvre du projet d'agglomération.

Ce n'est pas tant la forme concrète d'organisation revêtue par l'entité responsable qui importe à la Confédération, mais plutôt sa capacité d'agir. Cette efficacité se manifeste essentiellement à deux niveaux : la Confédération ne souhaite qu'un seul interlocuteur par agglomération, et cet interlocuteur doit garantir la mise en œuvre du projet d'agglomération.

L'art. 17b, al. 1, LUMin demande que les contributions fédérales aux projets d'agglomération soient versées aux cantons à l'attention de l'entité responsable. L'ARE part du principe que, dans la plupart des cas, le canton soit représenté au sein de l'entité responsable et se présente comme interlocuteur de la Confédération. S'il s'agit d'une entité responsable sans participation cantonale, le canton concerné doit, avant la signature de la convention de prestations entre la Confédération et l'entité responsable, examiner si le projet d'agglomération est compatible avec le plan directeur cantonal quant au fond et à la forme et donner son approbation.

Le DETEC laisse aux cantons le libre choix quant à l'organisation interne de la mise en œuvre du projet d'agglomération. Le canton peut, par exemple, assumer seul la responsabilité du projet d'agglomération et de sa réalisation. Il peut aussi confier la mise en œuvre à une autre instance et, le cas échéant, siéger au sein de cette entité.

La Confédération demande également qu'une adresse de contact soit désignée pour les projets d'agglomération intercantonaux. Il convient de se référer à ce sujet à la convention cadre intercantonale, ainsi qu'au rapport de la Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA) « Renforcement de la collaboration dans les agglomérations transcantoniales ».

Au moment de son dépôt, le projet d'agglomération aura été approuvé par le gouvernement du canton concerné / des cantons concernés. Il doit en outre bénéficier du soutien des communes impliquées. La forme que prendra la participation des communes et de la

population doit, pour autant que possible, également avoir été définie à ce moment-là ou alors, ce processus doit avoir lieu en 2008. Quant à la phase de consolidation, voire de la mise en œuvre au niveau législatif des cantons et des communes, elle peut intervenir entre le moment du dépôt du projet d'agglomération et la conclusion de la convention de prestations avec la Confédération, respectivement en fonction de l'avancement de chacun des projets constitutifs du projet global.

L'identité de l'entité responsable doit être définie au moment de la conclusion de la convention de financement. Des solutions transitoires sont toutefois envisageables durant la première phase, mais l'entité responsable (temporaire) doit dans tous les cas pouvoir agir au nom de toutes les collectivités impliquées dans le projet d'agglomération et elle doit pouvoir fournir à la Confédération les garanties de la mise en œuvre. Au moment de déposer un projet d'agglomération, fin 2007, la garantie doit être apportée que cette condition est remplie jusqu'à fin 2010.

6.8 *Coordination avec la Confédération*

Tout au long des vingt années de fonctionnement du fonds d'infrastructure, les projets d'agglomération qui sont soumis à la Confédération pour examen et évaluation doivent être coordonnés avec les ressources financières de la Confédération, des cantons et des communes. Seuls des projets d'agglomération réalistes et réalisables peuvent être évalués de façon cohérente. La Confédération se réserve le droit de renvoyer pour révision les projets d'agglomération qui se basent sur des idées ou sur des budgets irréalistes ou faux.

Actuellement, plusieurs projets d'infrastructure d'ordre supérieur sont à l'étude au niveau du DETEC. C'est en particulier le cas du programme « Élimination des goulets d'étranglement » pour le réseau des routes nationales (qui est également financé par le fonds d'infrastructure et qui devra être soumis au Parlement au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la loi), ainsi que du « Développement futur des grands projets ferroviaires » ; des planifications supplémentaires sont en cours dans le cadre du budget ordinaire.

Certaines incertitudes quant à la mise en œuvre de mesures sont inévitables dans une planification, tant au niveau des infrastructures d'ordre supérieur et qu'à celui des mesures qui relèvent de la compétence des cantons et des communes. Ces deux types de planification et de décision ont fait l'objet des démarches nécessaires, qui sont parallèles et qui nécessitent une coordination périodique. Le DETEC est conscient de ce problème. Il veille à la coordination requise entre les infrastructures d'ordre supérieur et les projets d'agglomération, ainsi qu'à une pesée des intérêts adéquate.

La Confédération tient compte des mesures qui se rapportent aux infrastructures d'ordre supérieur lorsqu'il évalue l'effet d'un projet, lorsque ces mesures sont pertinentes pour le projet et lorsque les services compétents de la Confédération estiment élevée la probabilité de réalisation dans les vingt ans et que l'adéquation est donnée (cf. chap. 4.3.1).

Simultanément, la Confédération affinera ses études et intégrera les résultats dans les démarches ultérieures de la procédure. Par conséquent, des adaptations au niveau des infrastructures d'ordre supérieur prises en compte ne sont pas exclues. Ainsi, l'évaluation disponible des études qui concernent les projets d'ordre supérieur ne peuvent avoir qu'un

caractère d'information. En examinant et en évaluant les projets d'agglomération, tant la Confédération que les cantons devront penser en termes d'options.

Lorsque des adaptations de grande envergure s'imposent au niveau du contenu initial d'un projet d'agglomération, la Confédération se réserve le droit de revenir sur son évaluation première du projet et d'adapter le taux de sa contribution dans le cadre d'une convention de prestations ultérieure.

Les infrastructures d'ordre supérieur considérées comme importantes par les agglomérations et dont l'horizon de réalisation se situe après 2027 (dont après échéance du fonds d'infrastructure), figurent comme options à long terme dans le projet d'agglomération. Les éventuelles dépendances par rapport à des mesures du projet d'agglomération doivent être mises en évidence, mais elles ne sont pas déterminantes lors de l'évaluation de la pertinence du projet.

Il faut enfin garder en mémoire que la Confédération décidera autant de la réalisation des projets de construction de routes nationales que de l'extension des infrastructures du trafic ferroviaire dans les agglomérations. Le projet d'agglomération ne peut prendre aucune décision contraignante en matière d'extension du réseau autoroutier ou d'infrastructures pour le trafic ferroviaire de longue distance. Le cofinancement de tels projets par voie de crédits destinés aux projets d'agglomération est lui aussi exclu.

7 Interactions avec les instruments et modalités de financement tiers

7.1 Projets d'agglomération - plan sectoriel des transports

Le plan sectoriel des transports établit des directives contraignantes pour la planification courante des infrastructures de la Confédération. Après élaboration des messages relatifs aux projets d'agglomération à l'attention du Conseil fédéral, il s'agira donc d'examiner si le plan sectoriel doit être adapté, notamment en rapport avec des mesures dont la réalisation serait retardée. Si tel est le cas, les adaptations devraient être soumises au Conseil fédéral pour approbation en même temps que le message relatif au projet.

7.2 Projets d'agglomération - plans directeurs et plans d'affectation

Les plans directeurs et les plans d'affectation remplissent différentes fonctions en rapport avec les projets d'agglomération.

7.2.1 Interactions avec les plans directeurs cantonaux

Le plan directeur est l'instrument central de l'aménagement du territoire. L'art. 17c LUMin pose comme condition de cofinancement du trafic d'agglomération une concordance des projets avec les plans directeurs cantonaux. La coordination avec les plans directeurs cantonaux et l'intégration des éléments du projet d'agglomération qui sont significatifs du point de vue du contenu font par ailleurs partie de l'exigence de base no 6 du manuel d'utilisation.

En relation avec les plans directeurs, les projets d'agglomération ont deux fonctions:

- La coordination spatiale des infrastructures de transport qui relèvent du plan directeur et qui sont cofinancées par la Confédération par le biais du fonds d'infrastructure,
- La mise en œuvre de mesures visant à orienter le développement de l'urbanisation, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre de l'agglomération.

Les mesures qui touchent aux infrastructures qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre d'une projet d'agglomération et qui relèvent du plan directeur, doivent être ancrées dans le plan directeur et être approuvées par le Conseil fédéral au plus tard lors de la conclusion de la convention de prestations. Les mesures de la liste A doivent au moins avoir atteint le degré « coordination réglée », celles de la liste B le degré « coordination en cours ». La demande d'adaptation du plan directeur doit être déposé dans les délais. Le déroulement formel et temporel des démarches peut largement se fonder sur la pratique actuelle.

7.2.2 Interactions avec les plans directeurs régionaux et les plans d'affectation communaux

La mise en œuvre proprement dite des différentes mesures visant à orienter le développement de l'urbanisation ne concerne pas exclusivement le plan directeur cantonal. Elle touche également les plans directeurs régionaux et les plans d'affectation communaux. L'avancement de la réalisation, le déroulement dans le temps et les responsabilités à ce niveau doivent figurer dans le projet d'agglomération.

7.3 Interactions entre projets d'agglomération et projets urgents

Sur les 6 milliards de francs destinés aux infrastructures du trafic d'agglomération, 2,56 milliards seront débloqués pour des projets urgents et prêts à être réalisés, dès la date de l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure (cf. chap. 2.3). La liste de ces projets se trouve dans l'arrêté fédéral sur le crédit global (annexe 4).

La sélection des projets urgents et prêts à être réalisés qui seront cofinancés dès 2008 a été basée sur des critères précis (cf. le message concernant le fonds d'infrastructure²⁶, p. 775). Ces projets doivent, entre autres, être incorporés dans la planification d'un projet d'agglomération. Au moment où débutera leur cofinancement, les projets d'agglomération auront été déposés. Les projets urgents constitueront une partie de ces projets d'agglomération, c'est-à-dire qu'ils devront être traités comme l'une des mesures du projet d'agglomération. Ces projets urgents ne sont toutefois pas pris en compte lors de l'établissement de la pertinence du projet (cf. chap. 4.3.1).

La seule différence avec les mesures cofinancées ultérieurement dans le cadre des projets d'agglomération réside dans le fait que le montant de la contribution fédérale n'aura pas été fixé en fonction de l'impact du projet. Cette procédure était la seule qui permettait de cofinancer des projets urgents avant 2011, car au moment de l'élaboration du projet de fonds d'infrastructure, il n'était pas encore possible d'évaluer l'efficacité des projets d'agglomération.

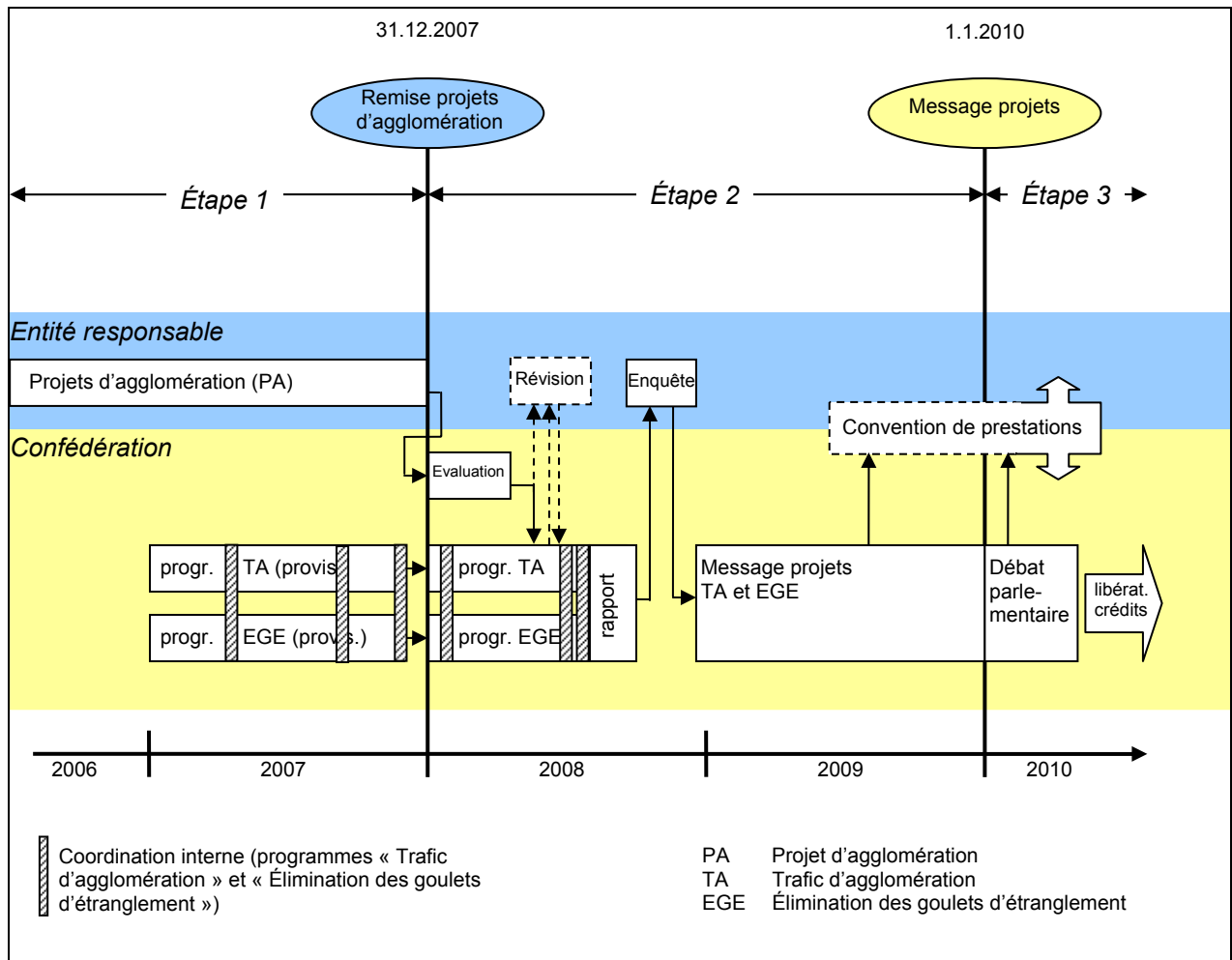
Pour la réalisation de chacun des projets urgents, un office fédéral (OFROU ou OFT) sera désigné pour fixer les modalités de la mise en œuvre et du contrôle des prestations. Les services compétents respectifs sont mentionnés dans l'annexe 5. Le plafond des contributions est fixé par l'arrêté fédéral sur le crédit global (art. 3 et 4) et ne peut être dépassé.

²⁶ FF 2006 753

8 Calendrier et déroulement des travaux à venir

La figure ci-après illustre le déroulement des travaux à venir et leurs interrelations jusqu'à la libération des crédits pour la première période. La durée des différentes étapes a été fixée de manière généreuse. Une accélération des travaux est envisageable.

Figure no 8



9 Contacts

<u>Personnes de contact à l'Office fédéral du développement territorial (ARE)</u>	
Fonds d'infrastructure	Christian Küng, Andrea Lanz
Projets d'agglomération	Georg Tobler, Rolf Geiger
Plans directeurs	Claudia Guggisberg
Plan sectoriel des transports	Michel Matthey

<u>Personnes de contact dans d'autres offices fédéraux</u>	
Office fédéral des routes	Jean-Luc Poffet, Gottlieb Witzig
Office fédéral des transports	Pierre-André Meyrat, Markus Giger, Markus Hoenke
Office fédéral de l'environnement	Nikolaus Hilty

10 Liste des abréviations

AFF	Administration fédérale des finances
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
DFF	Département fédéral des finances
EB	Exigence de base
EGE	Elimination des goulets d'étranglement (du réseau des routes nationales)
LFInfr	Loi fédérale 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 (Loi sur le fonds d'infrastructure)
LUMin	Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire
M	Mesure / paquet de mesures
MD	Mobilité douce
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
OUMin	Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire
PA	Projet d'agglomération
PPP	Partenariat public-privé (Public Private Partnership)
TA	Trafic d'agglomération (Programme Trafic d'agglomération)
TP	Transports publics (routiers et ferroviaires)

11 Annexes

Annexe no 1	Grille d'évaluation « Impact des projets d'agglomération »	i
Annexe no 2	Établissement des priorités – Critère « Rapport coût-utilité »	vi
Annexe no 3	Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure	vii
Annexe no 4	Arrêté fédéral concernant le crédit global.....	xv
Annexe no 5	Mise en œuvre des projets urgents - Services responsables auprès de la Confédération	xviii

Annexe no 1 Grille d'évaluation « Impact des projets d'agglomération »

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport
1. Temps de déplacement en TP
À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à rendre les transports publics plus rapides ?
Indicateurs / mesures correspondantes: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des temps moyens de parcours en TP, p. ex. par <ul style="list-style-type: none"> - des couloirs réservés aux transports publics routiers (aménagés ou électroniques) - une priorité plus grande accordée aux TP routiers - une meilleure mise en réseau ▪ Réduction des temps d'attente / de correspondance, p. ex. par <ul style="list-style-type: none"> - une densification des cadences horaires - l'amélioration des itinéraires de correspondance - une coordination optimale des horaires - des liaisons directes (lignes transversales)
2. Qualité des TP
À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à accroître la qualité des TP ?
Indicateurs / mesures correspondantes: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration de la stabilité de l'horaire / de la ponctualité ▪ Améliorations du parc des véhicules (offre de places assises, aménagements pour handicapés, propreté, sécurité) ▪ Réduction de la fréquence des changements (lignes transversales, mise en réseau) ▪ Amélioration de l'aménagement des arrêts de transport publics et des conditions de transbordement (attraits des arrêts) ▪ Amélioration des systèmes d'information pour les usagers
3. Engorgements du trafic routier
À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire durablement les goulets d'étranglement du réseau routier et à améliorer / maintenir la fonctionnalité de ce réseau ?
Indicateurs / mesures correspondantes: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration de la fluidité du trafic et des situations d'engorgement (risque d'engorgement au kilomètre et durée des engorgements), p. ex. par <ul style="list-style-type: none"> - l'optimisation d'un système de guidage du trafic à l'échelle régionale et locale - l'amélioration des systèmes d'information sur le trafic - la gestion du trafic (dispositifs de régulation du débit) - le transfert de la route vers d'autres voies de transport - la construction ou l'extension de tronçons complémentaires du réseau avec mesures d'accompagnement

4. Accessibilité			
À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à améliorer l'accessibilité respectivement la desserte des pôles de développement économiques et résidentiels ?			
Indicateurs / mesures correspondantes:			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration du raccordement des pôles de développement au réseau de TP ▪ Accès plus rapides aux pôles de développement avec les moyens de transport individuels motorisés, avec les transports publics, à vélo et à pied 			
5. Intermodalité des moyens de transport			
À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à accroître l'attractivité des trajets associant plusieurs modes de transport ?			
Indicateurs / mesures correspondantes:			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration de l'accès des piétons et des cyclistes aux arrêts des transports publics ▪ Amélioration du transbordement entre les différents modes de transport ▪ Amélioration des possibilités d'information ▪ Extension des systèmes de communauté tarifaire ▪ Amélioration des possibilités de garage des vélos et des voitures à proximité des arrêts des TP 			
6. Qualité des déplacements non motorisés (piétons et cyclistes)			
À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à améliorer l'offre dans le domaine du trafic piétonnier et cycliste ?			
Indicateurs / mesures correspondantes:			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réseau de chemins piétonniers et cyclistes continu, dense et attrayant (réduction du nombre des obstacles inhérents au réseau) ▪ Raccourcissement de la durée moyenne des parcours effectués à pied ou à vélo (p. ex. par des chemins directs, une réduction des temps d'attente aux feux) ▪ Simplification des itinéraires par un marquage ou une signalisation efficace et facile à comprendre ▪ Élimination ou atténuation des risques aux sites dangereux et à forte fréquence d'accidents 			
	Points (-1 à 3) ²⁷	Mesures antérieures (0, 1) ²⁸	Somme
Somme intermédiaire CE1			

²⁷ Pour les CE 1 à 4, les points attribuables sont les suivants :

- -1 point : impact négatif
- 0 point : impact nul
- 1 point : impact faible
- 2 points : impact suffisant
- 3 points : impact important

²⁸ Les mesures entreprises antérieurement peuvent bénéficier au plus d'un point supplémentaire. 0 point signifie qu'aucune mesure préliminaire n'a été prise dans le domaine en question.

CE2 : Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

1. Concentration d'activités dans les pôles urbains

À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à concentrer la population, les emplois et en particulier les installations à forte fréquentation dans les pôles urbains resp. dans les pôles de développement ?

Indicateurs / mesures correspondantes:

- Augmentation du nombre d'habitants et de la densité de population dans les zones à forte centralité, p. ex. par
 - une promotion active de l'habitat dans les centres
 - des mesures d'encouragement en faveur de la reconversion des friches industrielles
- Augmentation du nombre d'habitants et d'emplois dans la zone d'influence des principaux arrêts des transports publics, p. ex. par
 - des mesures d'aménagement des zones concernées, y compris des friches industrielles
 - des mesures qui visent à encourager l'implantation d'activités dans des pôles de développement déterminés (habitat et travail)
- Réduction de nouvelles mises en zone à bâtir à l'écart des réseaux de transport publics, p. ex. par
 - des critères clairs concernant la desserte de nouvelles zones à bâtir par les transports publics
- Réduction des (réserves de) zones à bâtir par habitant, p. ex. par
 - une obligation de compensation lors de nouvelles mises en zone

2. Urbanisme et qualité de vie

À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à une revalorisation urbanistique et à une amélioration de la qualité de la vie ?

Indicateurs:

- Augmentation de la qualité urbanistique
- Maintien des structures urbanistiques dignes d'être conservées et développement des centres urbains
- Extension des zones de modération du trafic et des zones de rencontre
- Mise en valeur des espaces extérieurs et des espaces libres en milieu bâti
- Amélioration de la sécurité dans l'espace public

3. Effet de coupure des infrastructures de transport dans les zones bâties

À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire l'effet de coupure des infrastructures de transport dans les zones bâties ?

Indicateurs:

- Diminution du volume du trafic individuel motorisé
- Amélioration des temps de traversée des flux de trafic piétons et cyclistes (phases vertes)
- Diminution de la longueur des tronçons des voies de communication à effet de coupure
- Augmentation des surfaces réservées au trafic piétonnier et cycliste dans l'espace public

	Points (-1 à 3)	Mesures antérieures (0, 1)	Somme
Somme intermédiaire CE2			

CE3 : Augmentation de la sécurité du trafic			
1. Augmentation générale de la sécurité			
À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération (régulation du trafic, aménagement des axes de transport, adaptations du réseau, etc.) contribuent-elles à réduire la fréquence des accidents (en tenant compte du nombre de morts, du nombre de blessés et des dégâts matériels par année) ?			
	Points (-1 à 3)	Mesures antérieures (0, 1)	Somme
Somme intermédiaire CE3			

CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources			
1. Nuisances sonores dues au rail et à la route			
À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire les nuisances sonores dues au rail et à la route (réduction différenciée selon le nombre de personnes concernées) ?			
2. Pollution de l'air			
À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire la pollution de l'air (PM10, NOx, ozone) ?			
3. Climat / émissions de CO₂			
À quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire les émissions de CO ₂ et d'autres substances qui portent atteinte au climat ?			
4. Consommation de surface			
Quelle est l'étendue des surfaces requises par les mesures (ou trains de mesures) prévues dans le projet d'agglomération ? A quel point les mesures (ou trains de mesures) contribuent-elles à réduire la consommation de surface ?			
5. Effet de morcellement des espaces naturels			
À quel point les mesures (ou trains de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à sauvegarder, à revaloriser et à recréer des réseaux écologiques proches de l'état naturel ?			
	Points (-1 à 3)	Mesures antérieures (0, 1)	Somme
Somme intermédiaire CE4			

Impact global	
CE 1 : (mesures antérieures comprises)	
CE 2 : (mesures antérieures comprises)	
CE 3 : (mesures antérieures comprises)	
CE 4 : (mesures antérieures comprises)	
SOMME DES CRITERES D'EFFICACITE 1 à 4 (« UTILITE »)	

Rapport coût/utilité	
Quel est le rapport entre les coûts du projet d'agglomération et son utilité (somme des CE 1 à 4) ?	

Annexe no 2 Établissement des priorités – Critère « Rapport coût- utilité »

Critère d'efficacité	Indicateurs	Points
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<ol style="list-style-type: none"> 1. Temps de déplacement en TP 2. Qualité des TP 3. Engorgements du trafic routier 4. Accessibilité 5. Intermodalité des moyens de transport 6. Qualité des déplacements non motorisés (piétons et cyclistes) 	Ensemble du CE1 : -1 à 3 points
CE2: Encouragement de la densification urbaine	<ol style="list-style-type: none"> 1. Concentration des activités dans les pôles urbains 2. Urbanisme et qualité de vie 3. Effet de coupure des infrastructures de transport dans les zones bâties 	Ensemble du CE2 : -1 à 3 points
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fréquence des accidents 2. Nombre de morts par année 3. Nombre de blessés par année 4. Dégâts matériels par année 	Ensemble du CE3 : -1 à 3 points
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nuisances sonores rail et route 2. Pollution de l'air 3. Climat / émissions de CO₂ 4. Consommation de surface 5. Effet de morcellement des espaces naturels 	Ensemble du CE4 : -1 à 3 points
Somme des CE 1 à 4 (indicateur de l'utilité du projet)		-4 à 12 points

Annexe no 3 Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure

Loi fédérale

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

(Loi sur le fonds d'infrastructure, LFIInfr)

du 6 octobre 2006

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les art. 86, al. 3, et 173, al. 2, de la Constitution (Cst.)¹,

vu le message du Conseil fédéral du 2 décembre 2005²,

arrête:

Art. 1 Fonds

¹ 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 est un fonds juridiquement dépendant de la Confédération. Il est doté d'une comptabilité propre.

² Il sert à financer:

- a. l'achèvement du réseau des routes nationales conformément à l'art. 197, ch. 3, Cst.;
- b. l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales;
- c. des contributions aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations;
- d. des contributions pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

Art. 2 Alimentation

¹ Le fonds d'infrastructure est alimenté:

- a. par un premier versement de 2,6 milliards de francs prélevés sur l'état du financement spécial du trafic routier, en date de l'entrée en vigueur de la présente loi;
- b. chaque année par une partie des produits nets prévus à l'art. 86, al. 3, Cst. et alloués par l'Assemblée fédérale dans le budget.

² Le premier versement est exclusivement destiné au financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2, let. a, b et d. Les tâches prévues à l'art. 1, al. 2, let. c, sont financées par les versements annuels selon l'art. 2, al. 1, let. b.

¹ **RS 101; RO 2007 5765**

² **FF 2006 753**

³ Les versements au fonds d'infrastructure sont définis de manière à ce que les tâches financées par le fonds et les autres tâches prévues à l'art. 86, al. 3, Cst. disposent de moyens suffisants.

Art. 3 Crédit global

En même temps que l'adoption de la présente loi, l'Assemblée fédérale arrête un crédit global et l'affecte aux tâches prévues à l'art. 1, al. 2.

Art. 4 Utilisation des moyens

¹ Les moyens du fonds d'infrastructure sont destinés à assurer le déroulement efficace et écologique des déplacements exigés par une société et une économie compétitives.

² L'utilisation des moyens repose sur une vision globale des transports, qui:

- a. intègre tous les modes et moyens de transport, leurs avantages et leurs inconvénients;
- b. donne la priorité à des alternatives efficaces plutôt qu'à de nouvelles infrastructures;
- c. tient compte du financement à long terme et de la situation financière des pouvoirs publics;
- d. englobe la coordination avec le développement de l'urbanisation et la protection de l'environnement;
- e. vise à une prise en compte appropriée des différentes parties du pays.

Art. 5 Achèvement du réseau des routes nationales

¹ Le réseau des routes nationales doit être achevé pour l'essentiel d'ici à 2015. Le Conseil fédéral peut prolonger ce délai dans des cas dûment motivés.

² L'Assemblée fédérale alloue les moyens nécessaires à l'achèvement du réseau des routes nationales pour l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 6 Élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales

¹ Les goulets d'étranglement au sens de la présente loi sont les tronçons du réseau existant des routes nationales sur lesquels des surcharges limitent de manière durable la capacité de fonctionnement de l'ensemble du réseau.

² Le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales deux ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la présente loi.

³ Il rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation de ce programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la période suivante.

Art. 7 Trafic d'agglomération

¹ L'Assemblée fédérale désigne les projets du trafic d'agglomération qui sont urgents et prêts à être réalisés; elle alloue les moyens nécessaires à leur financement pour l'entrée en vigueur de la présente loi. Le droit à ces fonds s'éteint si la phase de la mise en œuvre du projet n'a pas commencé à la fin de 2008.

² Au surplus, l'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les art. 17a à 17d de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire³.

³ Au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme de cofinancement de projets d'agglomération.

⁴ Il rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation de ce programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la période suivante.

⁵ Les contributions en faveur des infrastructures routières et ferroviaires, ainsi que celles de la mobilité douce, pour autant qu'elles soient situées dans une ville ou dans une agglomération et qu'elles contribuent à faciliter le trafic dans de tels espaces.

⁶ Les investissements dans les infrastructures ferroviaires destinées au trafic d'agglomération sont en principe financés par les instruments prévus par la législation sur les chemins de fer. Les contributions selon la présente loi sont toutefois autorisées pour autant qu'elles génèrent une plus-value pour une ville ou une agglomération et qu'elles permettent spécifiquement de décongestionner la route.

⁷ Lorsque l'utilisation de matériel roulant spécifique permet de réaliser des économies significatives en matière d'infrastructure, les contributions peuvent également servir à couvrir les frais supplémentaires de ce matériel.

Art. 8 Routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques

¹ Les prestations de la Confédération en faveur des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques sont versées sous la forme de montants forfaitaires. Ces derniers sont calculés en fonction de la longueur des routes.

² Le Conseil fédéral désigne les cantons bénéficiaires.

Art. 9 Endettement et intérêts

¹ Le fonds ne doit pas s'endetter.

² Les liquidités ne portent pas intérêt.

³ RS 725.116.2; RO 2007 5795

Art. 10 Procédure de prélèvement

L'Assemblée fédérale arrête chaque année dans le budget les crédits budgétaires destinés au financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2, sous la forme d'un arrêté fédéral distinct.

Art. 11 Comptes du fonds

¹ Les comptes du fonds comprennent le compte de résultat et le bilan.

² Le compte de résultat présente:

- a. les recettes, composées des versements prévus à l'art. 2 et de la capitalisation des extensions des routes nationales en construction;
- b. les dépenses, composées des prélèvements pour le financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2, et du report dans le bilan de la Confédération des extensions des routes nationales achevées.

³ Le bilan présente les liquidités, les extensions des routes nationales en construction et le capital de dotation.

Art. 12 Adoption des comptes et planification financière

¹ Le Conseil fédéral soumet chaque année les comptes du fonds à l'Assemblée fédérale, qui les approuve par un arrêté fédéral simple.

² Il établit une planification financière et la soumet à l'Assemblée fédérale avec le budget.

Art. 13 Dissolution du fonds

Le Conseil fédéral dissout le fonds dès que le réseau des routes nationales et les programmes prévus aux art. 6 et 7 sont achevés, mais au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. Il peut prolonger ce délai de cinq ans au plus. Le solde du fonds est affecté au financement spécial du trafic routier.

Art. 14 Mesures en faveur des régions de montagne et des régions périphériques dépassant le cadre du fonds d'infrastructure

¹ Les moyens supplémentaires dont les cantons disposent après l'augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) à partir de 2008 sont affectés au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. L'art. 8 est applicable.

² S'il n'y a pas d'augmentation des recettes de la RPLP à partir de 2008 ou que celle-ci n'est que partielle, le financement sera assuré par le fonds d'infrastructure. Le Conseil fédéral peut augmenter le crédit global prévu à l'art. 3 de la somme correspondante.

³ A l'entrée en vigueur de la loi du 6 octobre 2006 concernant l'adoption et la modification d'actes dans le cadre de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT)⁴, le Conseil fédéral calcule les montants globaux affectés aux routes principales en accordant au facteur de l'altitude et du caractère de route de montagne un poids quatre fois plus élevé qu'aux autres facteurs.

⁴ Les contributions pour le maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire dans les régions de montagne et dans les régions périphériques sont garanties par les outils de financement de la législation sur les chemins de fer.

Art. 15 Financement des investissements déjà réalisés

Les moyens du fonds d'infrastructure peuvent servir à financer des investissements destinés aux infrastructures ferroviaires pour le trafic d'agglomération, conformément à l'art. 7, al. 1, et réalisés avant l'entrée en vigueur de la loi. Ces montants sont imputés au financement prévu par la Confédération.

Art. 16 Exécution

Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution.

Art. 17 Coordination de l'entrée en vigueur

Si la RPT⁵ n'entre pas en vigueur au plus tard avec la présente loi, celle-ci entre en vigueur avec les nouvelles dispositions de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire⁶ telles qu'elles figurent dans l'annexe.

Art. 18 Référendum et entrée en vigueur

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Conseil des Etats, 6 octobre 2006

Conseil national, 6 octobre 2006

Le président: Rolf Büttiker

Le président: Claude Janiak

Le secrétaire: Christoph Lanz

Le secrétaire: Ueli Anliker

⁴ RO 2007 5779

⁵ RO 2007 5779

⁶ RS 725.116.2; RO 2007 5795

Expiration du délai référendaire et entrée en vigueur

¹ Le délai référendaire s'appliquant à la présente loi a expiré le 25 janvier 2007 sans avoir été utilisé.⁷

² La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2008.

7 novembre 2007

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Micheline Calmy-Rey
La chancelière de la Confédération, Annemarie Huber-Hotz

⁷ FF 2006 7999

Modification du droit en vigueur

La loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire⁸ est modifiée comme suit:

Titre précédant l'art. 17a

Chapitre 4a **Contributions destinées aux infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations**

Art. 17a But

¹ 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.

² Les contributions de la Confédération sont versées pour financer l'aménagement de l'infrastructure au profit des routes, du rail et de la mobilité douce.

³ Des contributions peuvent également être versées pour financer les mesures correspondantes prises à l'étranger dans les régions frontalières.

⁴ Les contributions d'exploitation sont exclues.

Art. 17b Ayants droit

¹ Les contributions de la Confédération sont versées aux cantons à l'intention des organismes responsables. Ces derniers sont constitués selon le droit cantonal.

² Le Conseil fédéral désigne les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions après avoir entendu les cantons. Il s'appuie pour ce faire sur la définition de l'Office fédéral de la statistique.

³ Les contributions aux infrastructures ferroviaires destinées au trafic d'agglomération sont versées aux entreprises de transport par l'intermédiaire des instruments de financement prévus dans la législation sur les chemins de fer. La contribution accordée à l'entité responsable est réduite en conséquence.

⁸ RS 725.116.2

Art. 17c Conditions

Des contributions peuvent être versées si les organismes responsables prouvent dans le projet d'agglomération que:

- a. les projets prévus s'inscrivent dans une planification globale des transports et sont harmonisés avec les réseaux de transport de hiérarchie supérieure et avec le développement de l'urbanisation tel qu'il est fixé par les plans directeurs cantonaux;
- b. les projets prévus respectent les plans directeurs cantonaux;
- c. le financement résiduel des investissements pour les projets prévus est dûment garanti et les charges inhérentes à l'exploitation et à l'entretien sont supportables;
- d. les investissements pour les projets prévus ont un effet global positif.

Art. 17d Montant des contributions

¹ Les contributions sont calculées d'après l'efficacité globale des projets d'agglomération. Elles s'élèvent à 50 % au plus des frais pris en compte.

² L'efficacité globale correspond au rapport entre le coût et les objectifs suivants:

- a. amélioration de la qualité du système de transports;
- b. développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti;
- c. réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources;
- d. accroissement de la sécurité du trafic.

³ La priorité est donnée aux projets d'agglomération qui contribuent à résoudre les problèmes de transport et d'environnement les plus importants.

Annexe no 4 Arrêté fédéral concernant le crédit global

Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure

du 4 octobre 2006

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les art. 3, 5, 7 et 8 de la loi 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 (LFIInfr)¹,
vu le message du Conseil fédéral du 2 décembre 2005²,

arrête:

Art. 1

¹ Un crédit global de 20,8 milliards de francs (état des prix en 2005, compte non tenu du renchérissement ni de la TVA) est ouvert pour l'achèvement du réseau des routes nationales, l'élimination des goulets d'étranglement de ce réseau, les contributions de la Confédération aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations et les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

² Ce crédit est réparti entre les différentes tâches comme suit:

Tâche	Investissements en millions de francs		
	Allocation pour la 1 ^{re} période	Périodes suivantes (bloqué)	Total
a. Achèvement du réseau des routes nationales	8500	0	8500
b. Elimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales	0	5500	5500
c. Amélioration des infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations	2559	3441	6000
d. Contributions aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques	800	0	800

¹ RS 725.13; RO 2007 6017

² FF 2006 753

Art. 2

Les moyens nécessaires à l'achèvement du réseau des routes nationales sont alloués.

Art. 3

Les contributions maximales suivantes (hors renchérissement et hors TVA) sont allouées pour les projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération:

	Projets	Contribution du fonds d'infrastructure (en millions de francs)
a.	ZH Ligne de la vallée de la Glatt, étapes nos 2 et 3	253,5
b.	ZH Tramway Zurich Ouest	75
c.	BE Tramway Berne Ouest	65
d.	BE Place du Wankdorf et prolongement de la ligne de tramway	40
e.	LU Doublement des voies et tracé en souterrain du chemin de fer de la Zentralbahn	111
f.	ZG RER de Zoug, 1 ^{re} extension partielle	25
g.	ZG Construction de la nouvelle route cantonale n° 4 «Accès nord»	35
h.	FR Pont et tunnel de la Poya	67,5
i.	SO Désengorgement de la région d'Olten	128
j.	BS Modification de la ligne de tramway de St-Johann / Pro Volta	9,1
k.	BS Prolongement des lignes de tramways pour St-Louis et Weil-am-Rhein en ville de Bâle	39,5
l.	BL Gare de Dornach Arlesheim/doublement de la voie à Stollenrain	11
m.	BL H2 Pratteln - Liestal	137,5
n.	AG Wynental et Suhrentalbahn (WSB): mise en site propre entre Suhr et Aarau	40
o.	TG Route de délestage passant sous Frauenfeld (F21)	25
p.	VD Ouchy – Les Croisettes, Métro M2	120
q.	VD Gare de Prilly-Malley, Réseau express vaudois (REV)	40
r.	VD Aménagement requis par le réseau TL 2008	20
s.	GE Tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC)	210
t.	GE Tramway Onex–Bernex	90

Art. 4

Les montants maximaux suivants (hors renchérissement et hors TVA) sont alloués aux projets d'infrastructures ferroviaires destinées au trafic d'agglomération urgents et prêts à être réalisés:

Projet	Contribution du fonds d'infrastructure (en millions de francs)
a. Ligne transversale de Zurich (DML), RER, 1 ^{re} étape	400
b. Raccordement ferroviaire Mendrisio-Varese (FMV)	67
c. Raccordement ferroviaire Cornavin– Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	550

Art. 5

Les montants sont alloués aux routes principales dans les régions de montagne et dans les régions périphériques.

Art. 6

Le Conseil fédéral gère le crédit global. Il peut notamment augmenter ce crédit global et les différentes contributions maximales en fonction du renchérissement dûment établi et de l'augmentation de la TVA.

Art. 7

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum.

Conseil des Etats, 2 octobre 2006

Le président: Rolf Büttiker
Le secrétaire: Christoph Lanz

Conseil national, 4 octobre 2006

Le président: Claude Janiak
Le secrétaire: Ueli Anliker

Annexe no 5 Mise en œuvre des projets urgents – Services responsables auprès de la Confédération

Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération

		Projet	Office fédéral responsable de la mise en oeuvre
a.	ZH	Ligne de la vallée de la Glatt, étapes nos 2 et 3	OFT
b.	ZH	Tramway Zurich Ouest	OFT
c.	BE	Tramway Berne Ouest	OFT
d.	BE	Place du Wankdorf, prolongement de la ligne de tramway	OFROU
e.	LU	Doublement de la voie et enterrement de la ligne centrale	OFT
f.	ZG	Métro de Zoug, 1 ^{ère} extension partielle	OFT
g.	ZG	Construction de la nouvelle route cantonale n° 4 « Accès nord »	OFROU
h.	FR	Pont et tunnel de la Poya	OFROU
i.	SO	Délestage de la région d'Olten	OFROU
j.	BS	Déplacement de la ligne de tramway de St. Johann / Pro Volta	OFT
k.	BS	Prolongement des lignes de tramway pour Saint-Louis et Weil-am-Rhein en ville de Bâle	OFT
l.	BL	Gare de Dornach Arlesheim / doublement de la voie à Stollenrain	OFT
m.	BL	H2 Pratteln – Liestal	OFROU
n.	AG	Wynental- et Suhrentalbahn (WSB) : mise en site propre entre Suhr et Aarau	OFT
o.	TG	Tangente de délestage du centre de Frauenfeld (F21)	OFROU
p.	VD	Ouchy – Les Croisettes, Métro M2	OFT
q.	VD	Gare de Prilly-Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	OFT
r.	VD	Aménagements requis par le réseau TL 2008	OFT
s.	GE	Tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC)	OFT
t.	GE	Tramway Onex-Bernex	OFT

Projets de RER urgents et prêts à être réalisés du trafic d'agglomération

	Projet	Office fédéral responsable de la mise en oeuvre
a.	Ligne transversale de Zurich (DML), RER 1 ^{ère} étape	OFT
b.	Raccordement ferroviaire Mendrisio - Varese (FMV)	OFT
c.	Raccordement ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA)	OFT