



## Commentaires

### sur la révision totale de l'ordonnance du DETEC du 20 décembre 2017<sup>1</sup> concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA ; désormais : ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération [OPTA])

---

#### I. Contexte

Le 15 juin respectivement le 14 septembre 2016, les Chambres fédérales ont adopté la modification de l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure<sup>2</sup> respectivement de l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales<sup>3</sup>. Par l'arrêté fédéral du 30 septembre 2016<sup>4</sup>, elles ont créé le Fonds de durée illimitée pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Simultanément, elles ont adopté la loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA)<sup>5</sup> ainsi que les modifications d'autres lois, notamment de la loi fédérale du 22 mars 1985<sup>6</sup> concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin). L'adoption de la LFORTA a été liée à l'abrogation de la loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure (LFinfr)<sup>7</sup>. La révision partielle de la Constitution fédérale découlant de l'arrêté fédéral sur la création du FORTA a été acceptée par le peuple et les cantons lors de la votation du 12 février 2017.

Après la création du FORTA, le Conseil fédéral a notamment révisé l'ordonnance du 7 novembre 2007<sup>8</sup> concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin). Ce faisant, il a édicté une norme de délégation qui autorise le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) à fixer les exigences requises pour les projets d'agglomération. Il a également délégué au DETEC la compétence de régler la procédure de dépôt et les critères d'examen des projets d'agglomération ainsi que les droits et obligations des organismes responsables (cf. art. 18a, al. 3, OUMin). Cette norme de délégation sert notamment à ancrer dans une ordonnance les règles ayant des effets extérieurs qui étaient contenues dans les directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération jusqu'à présent<sup>9</sup>. Il a en outre déjà été annoncé que ces règles seraient reprises dans une ordonnance

---

<sup>1</sup> **RS 725.116.214**

<sup>2</sup> FF 2007 8553

<sup>3</sup> FF 2017 7391

<sup>4</sup> FF 2016 7371

<sup>5</sup> **RS 725.13**

<sup>6</sup> **RS 725.116.2**

<sup>7</sup> **[RS 725.13]**

<sup>8</sup> **RS 725.116.21**

<sup>9</sup> Cf. Directives du DETEC du 12 décembre 2007 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération ; Directives du DETEC du 14 décembre 2010 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération et Directives du DETEC du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération.

départementale<sup>10</sup>. La création de bases juridiques adaptées aux niveaux de compétence sert la transparence et la sécurité juridique de tous les acteurs participant au programme en faveur du trafic d'agglomération.

L'OPTA fait l'objet d'une révision totale en raison du grand nombre de nouvelles dispositions introduites. De plus, sa dénomination est adaptée à l'ampleur de sa nouvelle réglementation pour s'intituler : « Ordonnance concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) ». L'entrée en vigueur de la révision totale de l'OPTA est prévue pour le 1<sup>er</sup> février 2020 pour permettre une application de ses dispositions aux projets d'agglomération dès la quatrième génération.

La présente ordonnance est intégrée aux directives de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA). Celles-ci donnent des explications sur les exigences découlant des textes juridiques relatifs au programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que des précisions sur l'examen des projets d'agglomération par l'ARE.

## **II. Commentaire des différentes dispositions**

### Section 1 Exigences requises pour les projets d'agglomération

Pour être examiné, un projet d'agglomération doit remplir certaines exigences. Il doit d'abord répondre à des exigences formelles précisées aux articles 1 à 3 et 8 dont le respect est examiné dans le cadre de l'examen préliminaire (cf. art. 11) et il doit également remplir les exigences de base au sens de l'article 7 (cf. art. 12). Si ces exigences sont remplies, l'examen des projets d'agglomération peut se poursuivre et l'évaluation des mesures et du projet proprement dits (cf. art. 13 s) peut débuter.

#### Article 1 (Constitution d'un projet d'agglomération)

Cet alinéa indique le contenu minimum d'un projet d'agglomération. Un tel projet doit comprendre une partie principale (let. a), une partie relative aux mesures (let. b) et des tableaux de mise en œuvre (let. c). Ces derniers ne sont obligatoires que si un accord de prestations est intervenu lors de la génération antérieure pour le projet d'agglomération concerné. L'uniformisation des indications à donner et la réduction à l'essentiel permettent d'augmenter l'efficacité de l'examen des projets d'agglomération.

#### *Lettre a (Partie principale)*

La partie principale du projet d'agglomération indique le contenu du projet d'agglomération et ses modules au sens de l'article 2 et en donne une présentation claire et appropriée et une explication. Il n'est pas fixé de nombre maximal de pages pour cette partie principale, qui doit toutefois se limiter aux indications essentielles nécessaires à un examen efficace du projet d'agglomération.

#### *Lettre b (Partie relative aux mesures)*

La partie relative aux mesures décrit de façon détaillée les fiches de mesures et comprend une liste de mesures présentées dans un tableau (art. 3).

#### *Lettre c (Tableaux de mise en œuvre)*

Les tableaux de mise en œuvre constituent une autre partie du projet d'agglomération. Ils doivent être élaborés si un projet d'agglomération au moins a déjà été remis lors d'une génération antérieure et qu'un accord sur les prestations a été conclu. Dans ces tableaux de mise en œuvre, l'organisme responsable informe la Confédération de l'état de la mise en œuvre des mesures ayant fait l'objet d'un

---

<sup>10</sup> Révision partielle du 22 novembre 2017 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUMin) ; Commentaires sur les dispositions de l'ordonnance concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération Version du 15 février 2018, p. 2, art. 18a, al. 3.

accord sur les prestations lors de générations antérieures. Ces tableaux montrent comment la mise en œuvre progresse et quelles sont les raisons essentielles des éventuels retards ou suspensions de la réalisation. Ils doivent être accompagnés d'une présentation cartographique.

Le rapport de mise en œuvre de la partie principale donne une vue d'ensemble complémentaire de l'état de la mise en œuvre (art. 2, al. 1, let. f)

L'ARE prépare les tableaux de mise en œuvre. Il les soumet ensuite aux organismes responsables.

### Article 2 (Partie principale)

La teneur de la partie principale résulte des articles 17a et 17c LUMin qui fixent le but des contributions destinées aux infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations ayant droit aux contributions ainsi que les conditions de leur octroi. Les modules indiqués à l'alinéa 1 sont définis pour faciliter l'examen des projets d'agglomération.

L'ordre indiqué à l'article 2 ne doit pas obligatoirement être respecté. Les modules doivent toutefois être faciles à retrouver dans le projet d'agglomération. De plus, ils doivent s'appuyer les uns sur les autres de façon cohérente afin qu'un fil conducteur traverse le projet d'agglomération. Le traitement de tous les modules ainsi que l'existence d'un fil conducteur font partie des exigences de base d'un projet d'agglomération (cf. art. 7, let. b). Les organismes responsables peuvent le cas échéant prévoir d'autres modules dans le projet d'agglomération.

Un projet d'agglomération doit être lisible en soi. Son contenu ne peut pas consister, même partiellement, en renvois à des projets d'agglomération de générations antérieures ou à d'autres documents. Les modifications intervenues par rapport à la génération précédente doivent être clairement reconnaissables.

Sur le fond, un projet d'agglomération englobe une planification globale des transports et un développement de l'urbanisation coordonné à celle-ci. Les thématiques du paysage sont à traiter de sorte à permettre l'évaluation des conséquences que les mesures dans les domaines de l'urbanisation et des transports peuvent avoir sur le paysage. Il importe de s'assurer que le projet d'agglomération et ses mesures dans les domaines des transports et de l'urbanisation respectent les qualités paysagères voire les renforcent si possible. C'est pourquoi l'analyse de la situation et des tendances, la vision d'ensemble comme les stratégies sectorielles doivent obligatoirement traiter les thématiques paysagères notamment les aspects paysagers en lien étroit avec les thèmes spécifiques à l'urbanisation (p. ex. détente de proximité, espaces verts, etc.).

Un projet d'agglomération peut aller au-delà des exigences minimales et traiter plus largement les aspects paysagers (p. ex. en intégrant une stratégie paysagère propre, coordonnée aux transports et à l'urbanisation, et prévoyant des mesures concrètes).

### Alinéa 1 (Modules)

Un projet d'agglomération doit comprendre les modules explicités dans cet alinéa. Ces modules tiendront compte des caractéristiques d'un projet d'agglomération qui constitue un instrument de planification, de coordination et de mise en œuvre.

Il n'est pas nécessaire, pour une planification continue, de retravailler tous les modules pour chaque génération. Les DPTA donnent des indications sur le rythme d'actualisation. Si un module n'a pas été actualisé, il importe de le mentionner dans le projet d'agglomération.

### Lettre a (Analyse de la situation et des tendances)

Il est indispensable de procéder à une analyse de la situation actuelle et des tendances pour être en mesure d'évaluer l'efficacité des mesures prévues dans le projet d'agglomération. Cette analyse comprend en principe toutes les bases nécessaires pour la déduction des mesures prioritaires. Pour cela, elle doit tenir compte aussi des planifications de la Confédération, des planifications cantonales ainsi

que des planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes. Cette analyse ne doit pas être complètement actualisée pour chaque génération : si une analyse complète a été effectuée pour une génération antérieure, il importe, pour la génération suivante, d'indiquer comment et dans quelle mesure les mesures prises jusqu'à présent ont modifié la situation initiale.

L'analyse de la situation présente l'état actuel du système de transport, de la structure d'urbanisation, tenant compte du paysage et de l'environnement. L'analyse de la situation dans le domaine de l'environnement (p. ex. les émissions de bruit et de pollution atmosphérique) est une condition nécessaire pour apprécier les conséquences du projet d'agglomération sur l'environnement. Elle permet de déduire les mesures et leur ordre de priorité (cf. let. e). Il est recommandé ici aussi d'apporter des éléments relatifs au développement des indicateurs de monitoring et de controlling (art. 20, al. 2).

L'analyse des tendances indique l'évolution future qui interviendrait sans la mise en œuvre du projet d'agglomération et des mesures prévues. Elle doit présenter les tendances évolutives essentielles en se basant sur l'horizon de planification des mesures.

#### *Lettre b (Vision d'ensemble)*

La vision d'ensemble doit montrer la future structure spatiale souhaitée pour les transports et l'urbanisation tenant compte du paysage. Elle doit faire référence à un horizon de planification d'au moins 20 ans.

La vision d'ensemble doit indiquer les types d'espaces et leurs objectifs de développement, les principaux composants des transports (p. ex. les mesures clés et les secteurs de réseau essentiels) et leur coordination avec le développement de l'urbanisation. Elle doit également indiquer les espaces naturels et paysagers les plus importants et les liens entre ceux-ci. La vision d'ensemble doit être définie compte tenu du Projet de territoire Suisse et des conceptions cantonales de développement territorial. Les thématiques paysagères doivent être traitées de sorte que l'on puisse apprécier les conséquences des mesures de transport et d'urbanisation sur le paysage. Du point de vue quantitatif, les valeurs cibles des indicateurs de monitoring et de controlling devraient être intégrées dans la vision d'ensemble (art. 20, al. 2).

Si, dans le rapport d'examen de la génération antérieure, la vision d'ensemble a déjà été considérée par l'ARE comme complète et conforme aux objectifs, il n'est pas nécessaire de la retravailler entièrement pour chaque génération ; il suffit de l'adapter ou de l'améliorer en fonction des évolutions ou selon les indications de la Confédération. Cela garantit une certaine continuité entre les générations de projets.

#### *Lettre c (Besoin d'action)*

En s'appuyant sur une comparaison entre l'analyse de la situation et des tendances, la vision d'ensemble et l'état de la mise en œuvre des mesures prévues dans les accords sur les prestations des générations antérieures, il importe de décrire le besoin d'action dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Lorsqu'un projet d'agglomération contient des mesures dans le domaine du paysage, il importe d'indiquer également le quel besoin d'action est nécessaire en la matière.

De ce point de vue, le projet d'agglomération doit être présenté d'une manière compréhensible pour indiquer les problèmes à traiter en priorité durant la génération actuelle et permettre de déduire les principaux axes à retenir dans les stratégies sectorielles et les mesures présentées. Les planifications nationales, cantonales et les autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes doivent être également prises en compte. Ce module joue un rôle charnière entre la vision d'ensemble et les mesures du projet actuel et assure la liaison entre les différentes générations de projets d'agglomération. Il constitue donc un élément clé pour prouver la cohérence entre les générations (art. 6, let. a) et pour évaluer l'efficacité globale d'un projet d'agglomération (art. 14, al. 2). Pour ces raisons, il doit être actualisé pour chaque génération de projets.

#### *Lettre d (Stratégies sectorielles)*

Les stratégies sectorielles dans les domaines des transports et de l'urbanisation, tenant compte du paysage, doivent rendre compte des domaines d'action prévus. Elles montreront comment parvenir à la vision d'ensemble au sens de la lettre b et comment répondre au besoin d'action au sens de la lettre c. Elles doivent être concrètes et correspondre à la situation spécifique des villes ou agglomérations ayant droit aux contributions.

La stratégie sectorielle dans le domaine des transports doit présenter les conceptions de réseau pour tous les modes de transport (transports publics, trafic individuel motorisé et mobilité douce). Elle doit également contenir des concepts d'offres de transports publics, le développement de l'offre multimodale, une politique des parcs de stationnement ainsi qu'une gestion des transports et de la mobilité. Il importe de montrer également comment l'organisme responsable entend assurer la transition entre les offres et réseaux de transport nationaux et les systèmes en aval. La stratégie devra par ailleurs tenir dûment compte du transport de marchandises lors de forts volumes. Dans les villes et agglomérations touristiques ayant droit aux contributions, le trafic touristique constitue également une thématique.

La stratégie sectorielle des transports peut être subdivisée en stratégies des transports publics, du trafic motorisé individuel et de la mobilité douce. Ces stratégies doivent être coordonnées entre elles pour constituer une stratégie globale des transports.

La stratégie sectorielle dans le domaine de l'urbanisation définit où et selon quelle priorité s'effectue le développement de l'urbanisation (p. ex. pôles de développement, zones d'urbanisation vers l'intérieur, etc.). Elle montre comment ce développement est coordonné avec le réseau existant et prévu, respectivement avec l'offre de transport. De plus, elle présente les liens entre le développement de l'urbanisation et les aspects paysagers, par exemple par des points stratégiques relatifs à des éléments du paysage présentant une valeur particulière du point de vue de la biodiversité, de l'aspect du paysage, de la détente de proximité ou du changement climatique.

Les stratégies sectorielles doivent être examinées pour chaque génération de projet et coordonnées aux planifications nationales et cantonales ainsi qu'aux autres planifications pertinentes. Elles seront remises à jour selon les besoins, mais également compte tenu des remarques faites par l'ARE dans les rapports d'examen.

#### *Lettre e (Les mesures et de leur priorisation)*

Dans ce module, l'organisme responsable décrit les mesures permettant la mise en œuvre des stratégies sectorielles. Ces mesures découlent des indications données dans les modules correspondant aux lettres a à d et f, compte tenu des conditions fixées aux articles 17a et 17c LUMin.

Dans le projet d'agglomération, chaque mesure au sens de l'article 4, alinéa 1, doit être présentée comme une mesure A, B ou C. Cela permet de comprendre l'horizon de planification prévu par l'organisme responsable pour la mise en œuvre. La priorisation d'une mesure se fait sur la base du besoin d'action et des stratégies sectorielles. De plus, elle dépend pour une part déterminante de l'état de la planification ainsi que du stade de financement et de réalisation de chaque mesure (cf. art. 4, al. 3, let. c et e et art. 13, al. 1). Les explications données dans le projet d'agglomération sont décisives et permettent aux offices fédéraux participant à la procédure d'examen de décider, dans le cadre d'évaluation des mesures, s'ils procèdent ou non à une adaptation de la priorisation de la mesure (cf. art. 13, al. 2).

#### *Lettre f (Rapport de mise en œuvre)*

Le Conseil fédéral est tenu de transmettre à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre du programme en faveur du trafic d'agglomération (cf. art. 8, let. c, LFORTA). De plus, les cantons se sont engagés, dans le cadre des accords sur les prestations, à mettre en œuvre les mesures prévues dans ces accords. Pour honorer son obligation de transmettre un rapport comme mentionné ci-dessus et être en mesure d'évaluer si les cantons respectent leurs engagements, la Confédération doit être informée de l'état de la mise en œuvre.

Le rapport de mise en œuvre indique dans quelle mesure les objectifs de développement de la vision d'ensemble et des stratégies sectorielles des générations précédentes ont été atteints. Sur ce point, il est recommandé de montrer, au regard des indicateurs de monitoring et de controlling (art. 20, al. 2) si l'avancée vers les objectifs progresse et si oui de quelle manière. Le rapport donne par ailleurs un aperçu de l'état de la mise en œuvre des principales mesures des générations antérieures. Il convient de traiter surtout les mesures de grande ampleur et les mesures clés. Sont considérées comme des mesures clés celles qui sont essentielles pour l'efficacité du projet d'agglomération. De plus, le rapport doit traiter les mesures qui ont une certaine influence sur l'efficacité du projet d'agglomération. Le rapport de mise en œuvre signale les retards intervenus et en donne les raisons essentielles. Il présente également les étapes de mise en œuvre des mesures non encore réalisées ainsi que d'éventuelles alternatives lors de retard de mise en œuvre. La mise en œuvre des mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires doit aussi être traitée lorsqu'elle s'écarte sensiblement de l'accord sur les prestations.

Le rapport de mise en œuvre est complété par des tableaux de mise en œuvre (art. 1, let. c). À la différence du rapport, ces tableaux donnent des informations sur l'état de la mise en œuvre de chacune des mesures convenues.

Le rapport de mise en œuvre et les tableaux de mise en œuvre constituent une base importante pour l'évaluation de la cohérence entre les générations (art. 6, let. a). Ils ne peuvent donc pas se limiter aux informations sur l'avant-dernière génération – celle qui est nécessaire pour l'évaluation de l'état de la mise en œuvre (art. 14, al. 3) –, mais doivent porter sur l'ensemble des générations précédentes – qui sont pertinentes pour la cohérence entre les générations. L'ARE communique aux organismes responsables quelles générations précédentes doivent être présentées dans le rapport de mise en œuvre d'une part et dans les tableaux de mise en œuvre d'autre part.

#### *Alinéa 2 (Représentation cartographique)*

Il convient, pour une meilleure compréhension et un examen efficace, de présenter sous une forme cartographique les principales informations spatiales d'un projet d'agglomération. Les représentations cartographiques sont à tout le moins indispensables pour visualiser les principaux aspects de l'analyse de situation et des tendances, pour la vision d'ensemble, pour les stratégies sectorielles, pour les mesures A et B de la génération actuelle et pour les tableaux de mise en œuvre (pour la représentation cartographique des tableaux de mise en œuvre, voir art. 1, let. c). Dans la mesure où les cartes sont suffisamment pertinentes, elles peuvent servir à illustrer plusieurs modules (p. ex. la vision d'ensemble et la stratégie sectorielle de l'urbanisation). Pour le module « besoin d'action » (let. c), les cartes ne sont pas obligatoires mais peuvent être souhaitables pour une meilleure lisibilité du programme d'agglomération (p. ex. cartes des points faibles).

Il convient de rester attentif à la bonne lisibilité des cartes pour l'examen des projets d'agglomération car celles-ci sont plus utiles que des textes trop longs. Les cartes peuvent être réunies en un volume de cartes, notamment pour améliorer la lisibilité du projet d'agglomération.

#### *Article 3 (Partie relative aux mesures)*

La partie relative aux mesures doit comprendre au moins trois éléments. Il convient d'établir une fiche de mesure pour chaque mesure A et B de la génération actuelle (let. a et b). Cette fiche comporte les informations requises pour l'examen. La partie relative aux mesures contient ensuite un tableau présentant les mesures A et B de la génération actuelle (let. c). Elle doit aussi présenter sous forme de tableau les mesures des planifications nationales, cantonales et d'autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions limitrophes dans le domaine des transports dans la mesure où elles ont un lien avec les mesures A et B présentées et que leur financement a été décidé (let. d). Pour les mesures au sens de la lettre d, une fiche de documentation supplémentaire peut être établie.

Les mesures de l'accord sur les prestations de la génération précédente ne doivent pas faire l'objet d'une fiche de mesure. Elles doivent néanmoins être listées dans le tableau de mise en œuvre et localisées sur une carte (art. 1, let c).

Une fiche de mesure doit être rédigée de façon concise et compréhensible. Les exigences concernant la présentation d'une fiche de mesure seront présentées dans les DPTA.

#### *Lettre a (Fiche de mesure pour une mesure A)*

La Confédération considère qu'une mesure au sens de l'article 4, alinéa 1, est une mesure A si celle-ci est prête à être exécutée dans les quatre ans qui suivent l'adoption de l'arrêté fédéral relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération. Une mesure d'infrastructure de transport au sens de l'article 4, alinéa 1, lettre a, est considérée comme prête à être exécutée s'il doit être supposé qu'elle est prête à être réalisée et financée dans la période imposée (cf. art. 4, al. 3, let. e et art. 13, al. 2). La période de quatre ans découle de l'article 7, lettre b, LFORTA selon lequel le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale un crédit d'engagement, en règle générale tous les quatre ans, pour des contributions aux mesures visant à améliorer le trafic d'agglomération. De plus, pour être considérée comme une mesure A, une mesure d'infrastructure de transport cofinancable doit remplir les autres conditions mentionnées à l'article 4, alinéas 3 et 4.

#### *Lettre b (Fiche de mesure pour une mesure B)*

La Confédération considère qu'une mesure au sens de l'article 4, alinéa 1, est une mesure B lorsqu'il est possible de présumer que celle-ci répondra aux exigences d'une mesure A lors de la prochaine génération de projets d'agglomération.

### *Article 4 (Mesures)*

#### *Alinéa 1 (Catégories de mesures)*

Les mesures au sens de l'article 1 doivent faire partie intégrante d'un projet d'agglomération qui constitue un instrument de planification, de coordination et de mise en œuvre. La déduction de mesures fait donc partie des exigences de base (cf. art. 7, let. c). Les mesures d'infrastructure de transport que le Conseil fédéral estime pouvoir être cofinancées constituent par ailleurs la base de décision de financement du Parlement. La conclusion d'un accord sur les prestations intervient ensuite et porte sur les mesures d'infrastructure de transport cofinancées dans le cadre du Programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que sur les autres mesures A et B au sens de l'article 4, alinéa 1, lettres b et c (mesures d'infrastructure de transport qui ne sont pas cofinancées, mesures de transport et d'urbanisation).

De plus, l'organisme responsable peut proposer dans les domaines du paysage, de la nature ou de l'environnement des mesures qui peuvent contribuer à améliorer notablement la qualité de l'urbanisation et par conséquent la qualité de vie et de l'environnement dans les agglomérations. Ces mesures doivent contribuer à la mise en œuvre de la vision d'ensemble, respectivement des stratégies sectorielles. Si les mesures paysagères sont très souhaitables du point de vue de la Confédération, elles ne sont néanmoins pas obligatoires, ni cofinancées dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. Dans ce contexte, il convient de souligner que la Confédération met à disposition des instruments de financement pour ces mesures en dehors des projets d'agglomération (notamment les conventions-programmes dans le domaine du paysage et de la protection de la nature dans le cadre de la loi du 1 juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage [LPN<sup>11</sup>]).

Les organismes responsables peuvent renoncer à certaines catégories de mesures (p. ex. concepts d'exploitation et d'aménagement sur tous les principaux axes) pour autant qu'ils puissent prouver qu'il n'y a pas de besoin d'action en la matière. Tel est par exemple le cas lorsque des mesures des générations précédentes ont été conclues ou déjà mises en œuvre. Cette preuve doit être fournie dans le module « besoin d'action » selon l'article 2, alinéa 1, lettre c.

---

<sup>11</sup> RS 451

#### *Lettre a (Mesures d'infrastructure de transport)*

Selon l'article 17a LUMin, la Confédération verse des contributions pour les infrastructures de transport qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports dans les villes et les agglomérations (al. 1). Des contributions sont versées pour des mesures d'infrastructure au profit de la circulation routière, du trafic ferroviaire et de la mobilité douce si un financement par d'autres moyens fédéraux est exclu (cf. al. 2). Il s'agit de mesures d'infrastructure de transport cofinancées dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. Les DPTA présentent une liste des mesures d'infrastructures de transport cofinancées par la Confédération.

#### *Lettre b (Mesures de transport qui ne sont pas cofinancées)*

Les mesures au profit des transports qui ne sont pas cofinancées par la Confédération sont entièrement financées par les organismes responsables ou les collectivités territoriales compétentes (p. ex. régulation du trafic liée à la demande, notamment la gestion des parcs de stationnement ou la gestion de la mobilité). Il s'agit de « prestations assumées entièrement par l'agglomération ». Ces mesures doivent être différenciées des mesures d'infrastructure de transport que l'ARE estime ne pas cofinancer au terme de l'examen du projet d'agglomération ainsi que les mesures dont le financement et la réalisation sont entièrement assumés par les cantons selon les accords sur les prestations de première et deuxième génération.

#### *Lettre c (Mesures d'urbanisation)*

Les mesures d'urbanisation font elles aussi obligatoirement partie d'un projet d'agglomération. Elles comprennent les mesures d'aménagement qui soutiennent le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti. Elles sont prévues par les plans directeurs, les plans cadres et les plans d'affectation spéciaux mais peuvent aussi émaner d'un masterplan. Les mesures d'urbanisation ne sont pas cofinancées dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. Elles garantissent un développement de l'urbanisation d'une manière densifiée dans des lieux bien équipés et contribuent ainsi à un bon niveau d'efficacité du système de transport.

#### *Alinéa 2 (Mesures A et B)*

Un projet d'agglomération comporte obligatoirement des mesures A et B. Cela permet d'assurer une planification continue sur le territoire de la ville ou de l'agglomération ayant droit aux contributions. Par contre, les mesures C ne doivent pas obligatoirement figurer dans le projet d'agglomération ; elles ne doivent pas nécessairement faire l'objet d'une fiche de mesure (cf. art. 3). Ces mesures seront prêtes à être exécutées au plus tôt deux générations plus tard.

#### *Alinéa 3 (Indications relatives à chaque mesure d'infrastructure de transport)*

Pour que l'ARE soit en mesure d'évaluer les mesures d'infrastructure de transport et donc également le projet d'agglomération (cf. art. 13 s.), il a besoin de disposer des indications mentionnées aux lettres a à e. Ces données doivent être indiquées dans le projet d'agglomération.

#### *Lettre a (« Sollicitation d'un cofinancement de la mesure »)*

Pour vérifier le critère « Sollicitation d'un cofinancement de la mesure », il importe d'indiquer dans le projet d'agglomération s'il s'agit de mesures au sens de l'article 17a, alinéas 1 à 3, LUMin. En outre, le montant à cofinancer par la Confédération devrait être précisé. La Confédération verse des contributions pour les mesures d'infrastructure de transport qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports dans les villes et les agglomérations (art. 17a, al. 1, LUMin). Dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, des contributions sont versées pour financer les mesures d'infrastructure au profit de la circulation routière, du trafic ferroviaire et de la mobilité douce si elles permettent l'amélioration du trafic d'agglomération et qu'un financement par d'autres moyens fédéraux est exclu (art. 17a, al. 2, LUMin). Lorsque l'utilisation de matériel roulant spécifique destiné à la



desserte capillaire permet de faire l'économie de mesures d'infrastructure importantes, des contributions peuvent continuer d'être versées pour couvrir les coûts supplémentaires correspondants du matériel roulant (art. 17a, al. 2<sup>bis</sup>, LUMin). Des contributions peuvent également être versées pour financer les mesures correspondantes prises à l'étranger dans les régions frontalières (art. 17a, al. 3, LUMin). Les contributions d'exploitation sont exclues (art. 17a, al. 4, LUMin).

#### *Lettre b (Cohérence au sens de l'article 6)*

Le projet d'agglomération doit indiquer si les mesures d'infrastructure de transport assurent la cohérence (art. 6).

#### *Lettre c (État de la planification)*

Pour les mesures d'infrastructure de transport, il convient par ailleurs de montrer que l'état de la planification est suffisant. Ce critère permet d'évaluer l'état du processus de planification (cf. art. 13, al. 3). Les mesures correspondant à des coûts d'investissement de plus de 50 millions de francs sont assujetties à des exigences supplémentaires (cf. art. 5).

#### *Lettre d (Rapport coût-utilité)*

Pour l'évaluation des mesures et du projet (cf. art. 13 s.), il est primordial que le projet d'agglomération présente des informations sur le rapport coût-utilité de chaque mesure d'infrastructure de transport.

#### *Lettre e (Mesure prête à être réalisée et financée)*

Pour chaque mesure d'infrastructure de transport, le projet d'agglomération doit indiquer si la mesure est prête à être réalisée et financée. Cette preuve permet d'en évaluer la faisabilité.

Une mesure est prête à être réalisée si la procédure de planification, de projet et d'autorisation peut être terminée dans une période d'environ quatre ans après l'adoption de l'arrêté fédéral relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération.

Une mesure est prête à être cofinancée si le financement résiduel des investissements pour les mesures prévues est dûment garanti et que les charges inhérentes à l'exploitation et à l'entretien sont supportables (cf. art. 17c, let. c, LUMin). Ces mesures doivent être approuvées par les organismes responsables (p. ex. l'exécutif communal). Une approbation par l'organisme responsable du crédit de construction (p. ex. l'assemblée communale) n'est toutefois pas encore nécessaire.

#### *Alinéa 4 (Évaluation d'une utilité déterminante en Suisse)*

Selon l'article 17a, alinéa 3 en lien avec l'alinéa 2, LUMin, des contributions peuvent également être versées pour financer des mesures d'infrastructure de transport situées à l'étranger dans les régions frontalières. Étant donné que le programme en faveur du trafic d'agglomération est destiné à la Suisse (cf. également art. 17c, let. a et b selon lesquelles 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), il est nécessaire pour évaluer une telle mesure réalisée à l'étranger de savoir si celle-ci aura une utilité déterminante en Suisse. Les mesures de moindre ampleur doivent exercer un impact perceptible sur le choix du moyen de transport et sur les flux de trafic transfrontaliers. Les fiches de mesures doivent présenter les preuves correspondantes du point de vue qualitatif et si possible aussi quantitatif. Les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires (art. 16 s) constituent un cas spécial : on attend là une description qualitative de l'utilité qu'aura l'ensemble du paquet pour la Suisse et non pas de l'utilité qu'aura chaque mesure partielle.

## Article 5 (Avant-projet)

### *Alinéa 1*

Afin de prouver que l'état de la planification est suffisant pour les mesures d'infrastructure de transport représentant un investissement de plus de 50 millions de francs (cf. art. 4, al. 3, let. c et art. 13, al. 3), il est nécessaire de présenter un avant-projet. La valeur limite de 50 millions de francs s'entend sans la TVA. Le contenu minimum de l'avant-projet correspond à la Norme SIA 508 103 2014 « Règlement concernant les prestations et honoraires des ingénieurs et ingénieures civils » (novembre 2018, 2<sup>e</sup> édition remaniée). De plus, pour que la Confédération puisse examiner l'état de la planification et vérifier si les mesures sont prêtes à être financées et réalisées, la preuve de la faisabilité financière doit être apportée, notamment pour les projets ayant des coûts importants. Cette faisabilité financière comprend les coûts d'entretien et d'exploitation. La preuve doit être apportée de manière judicieuse et dans la mesure du possible.

Les DPTA donnent des indications sur la façon de prouver que l'état de la planification est suffisant pour des mesures atteignant 10 millions de francs et 50 millions de francs.

### *Alinéa 2 (Délai de dépôt)*

Idéalement, l'avant-projet est remis en même temps que le projet d'agglomération. Le dernier délai est néanmoins neuf mois au plus tard après le délai de dépôt d'un projet d'agglomération (art. 9, al. 1). La date de cette remise doit être communiquée à l'ARE au moment où le projet d'agglomération est déposé. Une prolongation du délai n'est pas possible car cela retarderait la procédure d'examen par la Confédération.

## Article 6 (Cohérence)

L'article 6 présente les exigences de cohérence auxquelles un projet d'agglomération doit répondre.

### *Lettre a (Cohérence entre les générations)*

En raison de la durée désormais illimitée du FORTA, il est important d'accorder suffisamment d'attention à la cohérence entre les générations des projets d'agglomération dans le sens d'une planification continue. Le projet d'agglomération actuel doit se fonder sur la vision d'ensemble, les stratégies sectorielles et les mesures des générations antérieures et tenir compte de l'état de la mise en œuvre. Assurer la cohérence entre les générations découle du fait que le projet d'agglomération est non seulement un instrument de planification, mais également un instrument de mise en œuvre. Chaque génération constitue un développement de la génération précédente. L'actualisation et le développement d'un projet d'agglomération nécessite par conséquent un regard rétrospectif. Le rapport de mise en œuvre constitue également un module obligatoire de la partie principale du projet d'agglomération lorsqu'un accord sur les prestations a été conclu pour une génération antérieure (cf. art. 2, let. f). La description de la cohérence entre les générations repose aussi beaucoup sur le module « besoin d'action » prévu à l'article 2, alinéa 1, lettre c : il permet, pour la génération actuelle, de décrire le besoin d'action selon la vision d'ensemble et le contexte des mesures déjà mises en œuvre.

### *Lettre b (Cohérence de contenu)*

L'exigence de veiller à la cohérence de contenu résulte de l'article 17c LUMin selon lequel des contributions peuvent être versées si les organismes responsables prouvent dans le projet d'agglomération que les mesures [prévues] s'inscrivent dans une planification globale des transports et sont harmonisées avec les réseaux de transport de hiérarchie supérieure et avec le développement de l'urbanisation tel qu'il est fixé par les plans directeur cantonaux (let. a). De plus, les projets prévus doivent respecter les plans directeurs cantonaux (let. b).

La cohérence du contenu permet d'assurer que le projet d'agglomération et ses mesures tiennent compte de la vision d'ensemble ainsi que du besoin d'action et des stratégies sectorielles dans les domaines des transports et de l'urbanisation.

#### *Lettre c (Coordination avec les autres planifications)*

Par ailleurs, le projet d'agglomération et ses mesures doivent être coordonnés avec les planifications nationales, cantonales et autres planifications pertinentes.

Les planifications nationales comprennent notamment le plan sectoriel des transports ainsi que les programmes de développement stratégiques PRODES des routes nationales et de l'infrastructure ferroviaire. Les mesures des planifications nationales dont le financement est assuré doivent être prises en compte dans le projet d'agglomération au niveau stratégique et à celui des mesures.

Parmi les planifications cantonales, il convient de mentionner le plan directeur cantonal et d'autres planifications cantonales telles que plans sectoriels cantonaux, concepts d'offres de TP, programmes de construction de routes, plans directeurs des pistes cyclables, projets de monitoring et d'assainissement des points noirs à l'origine d'accidents, autres programmes de sécurité routière par les offices des constructions et de la police, stratégies pour la gestion des parcs de stationnement, plans de mesures pour la protection de l'air, cadastre des émissions de bruit et de pollution atmosphérique, concepts de développement paysager, etc. Ces mesures doivent être prises en compte en fonction de leur caractère contraignant.

Parmi les autres planifications pertinentes, il convient de mentionner par exemple les planifications régionales ainsi que les planifications des agglomérations transfrontalières des régions limitrophes ; il importe de tenir compte de ces planifications dans la mesure où elles sont contraignantes pour les autorités.

#### Article 7 (Exigences de base)

Un projet d'agglomération doit respecter certaines exigences de base pour que la Confédération soit en mesure de l'évaluer sur le plan des mesures et de son contenu. Les exigences de base facilitent la compréhension et contribuent à la cohérence d'un projet d'agglomération. Elles permettent par ailleurs l'examen des projets d'agglomération sur des bases comparables, ce qui garantit, dans la mesure du possible, l'égalité de traitement de tous les projets d'agglomération remis. De plus, elles assurent une large assise au projet d'agglomération tant auprès des collectivités territoriales concernées qu'auprès de la population. Enfin, elles contribuent à la mise en œuvre dans les temps des mesures prévues dans les accords sur les prestations.

#### *Lettre a (Organisme responsable et participation)*

Le libellé de la lettre a impose la création d'un organisme responsable dont l'existence doit être prouvée. De plus, le projet d'agglomération doit apporter la preuve que les collectivités territoriales concernées ont été consultées. Enfin, il importe de prouver que la population concernée a été correctement informée sur le projet d'agglomération et a pu se prononcer sur le sujet. Le but est de conférer une large assise politique au projet d'agglomération afin de permettre une mise en œuvre, si possible sans difficultés, des mesures prévues dans l'accord sur les prestations.

Dans l'idéal, la preuve à fournir selon la lettre a doit être fournie dans un chapitre séparé de la partie principale.

Selon l'article 23 OUMin, les organismes responsables sont chargés de la planification et de la réalisation des projets d'agglomération. Ils sont notamment responsables de l'adéquation technique et de la conformité des différentes parties du projet (al. 1). De plus, ils garantissent le caractère obligatoire du projet d'agglomération et veillent à ce qu'il soit réalisé de manière coordonnée (al. 2). Les organismes responsables apportent à la Confédération la preuve que les organes compétents de toutes les collec-

tivités concernées se sont engagés à mettre en œuvre le projet d'agglomération. Avec l'organisme responsable, tous les acteurs impliqués dans le projet d'agglomération, c'est-à-dire les cantons, les communes et le cas échéant les collectivités régionales parlent d'une seule voix dans leurs relations avec la Confédération. De cette manière, ils désignent un interlocuteur unique pour la Confédération. Il serait souhaitable que chaque organisme responsable dispose de la personnalité juridique qui de par sa forme d'organisation et ses compétences soit à même d'élaborer efficacement le projet d'agglomération en bénéficiant de soutiens solides et de mettre en œuvre les mesures prévues dans les accords sur les prestations.

Les collectivités territoriales comprises dans le périmètre du projet d'agglomération (communes, collectivités régionales et cantons) et leurs offices spécialisés compétents (notamment les offices des transports et de l'aménagement du territoire) doivent participer à l'élaboration et la mise en œuvre du projet d'agglomération. Des mesures relevant de la compétence des collectivités territoriales concernées devront être approuvées par les organes compétents (p. ex. les exécutifs communaux) car le financement résiduel des investissements pour les projets prévus doit être dûment garanti (cf. art. 17c, let. c, LUMin). Une approbation par l'organe compétent des crédits à la construction n'est toutefois pas encore obligatoire (p. ex. assemblée communale). Pour les projets d'agglomération transfrontaliers, les collectivités territoriales étrangères doivent participer à l'élaboration du projet d'agglomération ainsi qu'à la mise en œuvre des mesures prévues dans les accords sur les prestations.

La population doit être informée de façon appropriée du contenu du projet d'agglomération. Par ailleurs, il faut prouver que la population a eu l'occasion de se prononcer sur ce contenu. Il est donc nécessaire de prévoir suffisamment de temps et les documents sur la participation doivent être accessibles à tous. L'organisation de la participation de la population incombe aux organismes responsables. Il est possible d'envisager la création d'une plateforme numérique, l'organisation de réunions d'information ou une procédure de participation par voie écrite. Il n'est pas obligatoire d'organiser une procédure de consultation ou une procédure équivalente prévue par le droit cantonal. Si le contenu du projet d'agglomération et les mesures prévues sont inclus dans leur intégralité dans le plan directeur cantonal ou régional, la procédure de participation peut se dérouler dans le cadre de la procédure du plan directeur. Cela évite des doublons.

#### *Lettre b (Exhaustivité et fil conducteur)*

Un projet d'agglomération est complet s'il garantit une planification globale cohérente conforme à l'article 6 dans les domaines des transports et de l'urbanisation et qu'il traite de manière complète tous les modules énumérés à l'article 2, alinéa 1. Ces modules doivent se fonder l'un sur l'autre et créer une logique les uns par rapport aux autres (fil conducteur). L'exhaustivité et le fil conducteur sont des conditions importantes pour un examen efficace des projets d'agglomération par l'ARE. Il est recommandé, pour la structure de la partie principale, de suivre l'ordre proposé à l'article 2, alinéa 1.

#### *Lettre c (Déduction de mesures prioritaires)*

Le projet d'agglomération doit présenter les mesures au sens de l'article 4, alinéa 1 (mesures d'infrastructure de transport, mesures de transport qui ne sont pas cofinancées par la Confédération et mesures d'urbanisation). Ces mesures doivent découler de la vision d'ensemble, du besoin d'action et des stratégies sectorielles. De plus, elles doivent être coordonnées avec les planifications nationales et cantonales et aux autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes (voir à ce sujet les commentaires concernant l'art. 6, let. c). Leur priorisation se fait sur la base du besoin d'action et du rapport de mise en œuvre.

#### *Lettre d (Preuve du contrôle de l'exécution et de la mise en œuvre)*

Non seulement les organismes responsables assument l'élaboration des projets d'agglomération, mais ils doivent aussi assurer la mise en œuvre des accords de prestations. La Confédération doit s'assurer que l'organisme responsable s'est organisé en conséquence. L'organisme responsable doit donc montrer quelles mesures ont été prises pour veiller ensemble avec les autorités responsables à une mise

en œuvre efficaces, dans les délais, des mesures. Les modalités de mise en œuvre doivent par ailleurs correspondre à la vue d'ensemble et aux stratégies sectorielles. Il importe de montrer comment l'organisme responsable s'est organisé à cet égard et quels processus sont prévus.

En particulier, un contrôle de la mise en œuvre est à prévoir, ainsi que son actualisation à intervalles réguliers, en principe chaque année. Cela peut se faire sous forme de tableaux ou d'une plateforme de controlling (p. ex. portail de l'agglomération de Saint-Gall). De même, il s'avère concluant de conduire des pourparlers réguliers entre l'organisme responsable et les autorités qui sont responsables de la mise en œuvre d'une mesure. Lors de ces pourparlers, les liens entre le projet d'agglomération et les diverses mesures peuvent être montrés et les difficultés éventuelles de mise en œuvre peuvent être abordées.

#### Article 8 (Validation cantonale des projets d'agglomération)

Comme les organismes responsables ne disposent pas tous d'une personnalité juridique (cf. art. 24, al. 1, OUMin), la Confédération ne conclut pas d'accords sur les prestations avec eux, mais avec les cantons concernés. De même, les contributions de la Confédération sont versées aux cantons, à l'intention des organismes responsables (cf. art. 17b, al. 1, LUMin). De plus, les cantons sont responsables du financement et de la mise en œuvre de nombreuses mesures de projets d'agglomération. Les cantons sont donc d'importants acteurs des programmes en faveur du trafic d'agglomération.

Pour examiner les projets d'agglomération remis, l'ARE se fonde principalement sur les indications qu'ils comprennent. Il est donc primordial que ces indications correspondent à la réalité. Afin de s'en assurer, il importe qu'au niveau cantonal, les autorités politiques responsables en confirment l'exactitude. Pour ces raisons et pour permettre une mise en œuvre conséquente du projet d'agglomération et des mesures prévues dans les accords sur les prestations, la validation du projet d'agglomération par l'autorité compétente au niveau cantonal est nécessaire. En règle générale, l'autorité compétente est le Conseil d'État.

#### *Article 9 (Dépôt)*

##### *Alinéa 1 (Date de dépôt des projets d'agglomération)*

L'ARE informe par écrit et en temps utile les organismes responsables de la date limite de dépôt des projets d'agglomération. Si un projet d'agglomération est remis après cette date, il n'est plus possible de traiter équitablement les projets d'agglomération ou la procédure d'examen de tous les projets d'agglomération remis est retardée. Par conséquent, la Confédération ne procède pas à l'examen du projet d'agglomération remis trop tard.

##### *Alinéa 2 (Annonce du dépôt d'un projet d'agglomération)*

Un organisme responsable doit informer l'ARE un an avant l'expiration de la date au sens de l'alinéa 1 s'il déposera un projet d'agglomération. D'une part, cette information est nécessaire parce que l'élaboration ou le développement d'un projet d'agglomération répondant aux exigences de la Confédération constitue une tâche complexe qui requiert la participation de nombreux acteurs. Un tel processus demande du temps. D'autre part, cela permet à l'ARE de préparer la procédure d'examen de façon optimale et de fournir efficacement les documents nécessaires. Une bonne préparation contribue grandement à un examen efficace. L'ARE se réserve le droit de ne pas examiner un projet d'agglomération remis, en cas de défaut, si une évaluation judicieuse n'est pas possible. Cette disposition autorise l'ARE à ne pas examiner le projet d'agglomération lorsque les délais ne sont pas tenus, selon le principe de proportionnalité.

Des pourparlers préparatoires entre l'organisme responsable et l'ARE peuvent contribuer à l'efficacité de la procédure d'examen. Ces pourparlers sont laissés à l'initiative de l'organisme responsable (entretien d'état des lieux).

## Section 2 Procédure d'examen

La procédure d'examen est structurée en quatre étapes : l'examen préliminaire, l'examen des exigences de base, l'évaluation des mesures et l'évaluation du projet. Les résultats de l'examen d'un projet d'agglomération sont consignés dans un rapport d'examen rédigé par l'ARE sur lequel l'organisme responsable concerné peut donner au préalable son avis.

### Article 10 (Offices fédéraux participants)

Cette disposition désigne les autorités fédérales qui participent à la procédure d'examen des projets d'agglomération. L'ARE conduit la procédure (art. 32, al. 5, OUMin). L'Office fédéral des routes (OFROU), l'Office fédéral des transports (OFT) ainsi que l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) participent en tant qu'experts à l'évaluation des aspects relatifs aux transports et à l'environnement.

### Article 11 (Examen préliminaire)

#### *Alinéa 1 (Examen des articles 1 à 3 et 8)*

Lorsque les projets d'agglomération ont été remis, l'ARE procède à un examen préliminaire afin de vérifier que les exigences formelles des articles 1 à 3 et 8 ont été respectées. Il examine si les projets d'agglomération remis comportent tous les éléments indispensables à leur examen. Un projet d'agglomération doit en effet comprendre une partie principale, une partie relative aux mesures et des tableaux de mise en œuvre (cf. art. 1). Il doit présenter les modules au sens de l'article 2, alinéa 1 ainsi que des cartes au sens de l'article 2, alinéa 2 et de l'article 1, lettre c. La partie relative aux mesures doit comprendre au moins les éléments prévus à l'article 3. De plus, le projet d'agglomération doit avoir été validé par l'autorité cantonale compétente (cf. art. 8).

#### *Alinéa 2 (Possibilité de transmettre plus tard des indications manquantes)*

Un délai de 21 jours est accordé à l'organisme responsable pour compléter et transmettre les documents qui manquent au dossier. Ce délai court dès la date d'envoi de la notification (un courriel) de l'ARE à l'organisme responsable. Il ne peut pas être prolongé en raison du calendrier serré de la procédure d'examen.

#### *Alinéa 3 (Conséquence d'un défaut)*

Cet alinéa énonce les conséquences d'un défaut : si les documents ne sont pas suffisamment complétés ou pas transmis et qu'il n'est ainsi pas possible de procéder à une évaluation judicieuse, l'ARE ne poursuit pas l'examen du projet d'agglomération. Il met ainsi un terme à la procédure d'examen de ce projet d'agglomération par la Confédération. L'organisme responsable en est rapidement informé par écrit.

Avec l'ajout : « [...] et qu'une évaluation judicieuse [...] n'est ainsi pas possible », l'ARE peut décider selon le principe de proportionnalité. L'ARE peut par exemple tenir compte de conditions cadres différentes entre les agglomérations.

### Article 12 (Examen des exigences de base)

#### *Alinéa 1 (Examen des exigences de base)*

Les exigences de base sont réexaminées pour chaque génération de projets. Pour qu'une évaluation judicieuse du projet d'agglomération soit possible et que l'ARE puisse en poursuivre l'examen, toutes les exigences de base doivent être remplies. Ces dernières peuvent être adaptées aux problèmes spécifiques et à la grandeur de la ville ou de l'agglomération ayant droit aux contributions.

### *Alinéa 2 (Conséquence d'un défaut)*

Si une exigence de base n'est pas remplie et qu'une évaluation judicieuse du projet d'agglomération n'est ainsi pas possible, l'examen n'est pas poursuivi. Cette conséquence est indépendante du fait que le projet d'agglomération ait bénéficié ou non de contributions dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération lors d'une génération antérieure. Après un premier examen de tous les projets d'agglomération remis, l'organisme responsable en est informé dans un bref rapport précisant les exigences de base non remplies.

Avec l'ajout : « [...] et qu'une évaluation judicieuse du projet d'agglomération n'est ainsi pas possible [...] », l'ARE peut décider selon le principe de proportionnalité. L'ARE peut par exemple tenir compte de conditions cadres différentes entre les agglomérations.

### Article 13 (Évaluation des mesures)

#### *Alinéa 1 (Objet de l'évaluation des mesures)*

La Confédération examine toutes les mesures au sens de l'article 4, alinéa 1. Les mesures d'infrastructure de transport qui sont cofinancées par la Confédération font l'objet d'un examen approfondi. Le processus d'examen est détaillé à l'alinéa 2. Les mesures de transport et les mesures d'urbanisation sont analysées quant à leur cohérence avec le projet et avec les autres mesures.

#### *Alinéa 2 (Priorisation par la Confédération)*

Les offices participant à la procédure d'examen évaluent également la priorisation des mesures du projet d'agglomération. Ils peuvent modifier la priorisation proposée par l'organisme responsable lorsque celle-ci ne peut pas être maintenue pour des motifs justifiés. La modification ne peut que prendre la forme d'un déclassement (p. ex. d'une mesure A à une mesure B ou C et non en sens contraire).

#### *Alinéa 3 (Évaluation des mesures d'infrastructure de transport)*

L'ARE évalue les mesures d'infrastructure de transport sur la base des indications données sur les critères dans le projet d'agglomération au sens de l'article 4, alinéa 3.

Le critère « *sollicitation d'un cofinancement de la mesure* » permet à l'ARE d'examiner s'il s'agit de mesures au sens de l'article 17a, alinéas 1 à 3, LUMin. Le commentaire relatif à l'article 4, alinéa 1, lettre a fait référence aux mesures d'infrastructure de transport que la Confédération cofinance dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération.

Ainsi ne sont versées de contributions pour de telles mesures que si la cohérence au sens de l'article 6 est respectée. Ces mesures doivent découler de la vision d'ensemble, du besoin d'action et des stratégies sectorielles. Elles doivent s'inscrire dans une planification globale des transports et être coordonnées avec les réseaux de transport de hiérarchie supérieure ainsi qu'avec le développement de l'urbanisation tel qu'il est fixé par les plans directeurs cantonaux. De plus, les projets prévus doivent respecter les plans directeurs cantonaux (cf. art. 17c, let. a et b, LUMin). Par conséquent, les mesures d'infrastructure de transport qui peuvent être cofinancées doivent être coordonnées avec les planifications nationales et cantonales et d'autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes. Enfin, elles doivent tenir compte des générations antérieures.

Le critère de l'*état de la planification* vise à évaluer l'état du processus de planification d'une mesure d'infrastructure de transport. Les indications y relatives montrent si l'exécution du projet de construction correspondant peut débuter dans le délai prévu à l'article 3, lettre a et s'il est ainsi judicieux que la Confédération cofinance la mesure durant la génération actuelle. Si l'état de la planification est insuffisant, les offices fédéraux participant à la procédure d'examen adaptent la priorisation de cette mesure (voir al. 2).

Le *rapport coût-utilité* est un autre critère d'évaluation des mesures. L'alinéa 17a, alinéa 1, LUMin exige que les mesures soutenues par la Confédération contribuent à un système de transport global plus efficace et plus durable.

Le rapport coût-utilité d'une mesure d'infrastructure de transport résulte, d'une part, des coûts d'investissement, d'autre part, de l'utilité de cette mesure.

L'évaluation des coûts résulte d'une classification des mesures dans des catégories de coûts (élevés, moyens, faibles). Cette classification se fait en fonction de la taille de l'agglomération. Un indice de prix unique est utilisé pour les coûts d'investissement prévus. Cela permet d'assurer l'égalité de traitement de tous les projets d'agglomération.

L'évaluation de l'utilité d'une mesure se fait sur la base des objectifs d'efficacité décrits à l'article 17d, alinéa 2, LUMin. Les objectifs d'efficacité retenus, de pondération égale, sont : une amélioration de la qualité du système de transport (let. a), le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (let. b), la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources (let. c) et l'accroissement de la sécurité du trafic (let. d). Selon des critères, qui sont précisés dans les DPTA, il est examiné si une mesure atteint les objectifs d'efficacité. L'utilité d'une mesure est évaluée en comparaison avec un état de référence avec ou sans la mise en œuvre des mesures à évaluer. Certaines catégories de mesures nécessitent des données quantitatives qui sont mentionnées dans les DPTA.

Seules les mesures présentant un rapport coût-utilité bon à très bon sont classées parmi les mesures cofinancées par la Confédération lors de la génération actuelle. Pour l'évaluation du rapport coût-utilité d'une mesure, l'ARE tient compte de façon adéquate des conditions spécifiques de l'agglomération ainsi que des particularités des grands projets difficilement finançables.

La faisabilité d'une mesure d'infrastructure de transport est évaluée en considérant si la mesure est *prête à être réalisée et financée* (cf. commentaire relatif à l'art. 4, al. 3, let. e). Si la Confédération estime qu'une mesure d'infrastructure de transport n'est pas encore prête à être réalisée et financée comme une mesure A, elle la classe comme mesure B ou C (cf. al. 2).

La question du cofinancement de mesures d'infrastructure de transport à l'étranger doit être examinée à la lumière d'une utilité déterminante que l'on peut en attendre en Suisse (art. 4, al. 4).

#### Article 14 (Évaluation du projet)

##### *Alinéa 1 (Evaluation du projet)*

Cet alinéa décrit les critères à examiner dans le cadre de l'évaluation des projets d'agglomération : le rapport coût-utilité ainsi que l'état de la mise en œuvre.

Le rapport coût-utilité d'un projet d'agglomération est déterminant pour le calcul du taux de contribution et donc du montant des contributions versées pour les mesures cofinancées dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (art. 17d, al. 1, LUMin). Le taux de contribution oscille entre 30 et 50 pour cent de la somme des frais imputables attestés visés à l'article 21, alinéa 1, OUMin et du montant total fixé par la Confédération pour les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires visées à l'article 21a OUMin (cf. art. 22 OUMin).

Les projets d'agglomération qui présentent une utilité trop faible ou un coût trop élevé ne sont pas cofinancés.

Dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre, la Confédération examine si le taux de contribution doit être diminué en raison d'une mise en œuvre insuffisante.

##### *Alinéa 2 (Évaluation du rapport coût-utilité)*

Pour l'évaluation du rapport coût-utilité, il est déterminant de considérer les mesures de la génération actuelle qui, selon l'examen de la Confédération, ont été classées en mesures A et B. Dans ce contexte, l'effet doit être évalués sur deux générations de projets, à savoir environ 8 ans.



L'efficacité globale du projet d'agglomération sur le système de transport, le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, les nuisances environnementales et la consommation de ressources ainsi que la sécurité du trafic est évaluée dans le cadre de l'évaluation de l'utilité (cf. art. 17d, al. 2, let. a à d LUMin). De plus, lors de l'évaluation de l'efficacité globale d'un projet d'agglomération, les modules au sens de l'article 2, alinéa 1 et l'analyse de la cohérence au sens de l'article 6 sont examinés. Les mesures qui sont identifiées comme mesures A ou B par les offices fédéraux qui participent à la procédure d'examen ne déploient un effet positif que si elles s'inscrivent dans des stratégies sectorielles efficaces et qu'elles tiennent compte de l'analyse de la situation et des tendances, de la vision d'ensemble et du besoin d'action actualisé. Lorsqu'un accord de prestations a été conclu lors d'une génération antérieure, le projet d'agglomération doit être construit à partir de la vision d'ensemble, des stratégies sectorielles et des mesures prévues lors des générations antérieures.

L'efficacité d'un projet d'agglomération est déterminée sur la base d'une comparaison entre un état avec ou sans la mise en œuvre du projet d'agglomération. Elle se base sur une réflexion qualitative, dans la mesure du possible étayée par des indications quantitatives.

L'évaluation du rapport coût-utilité résulte d'une classification relative à la taille de l'agglomération (petite, moyenne ou grande agglomération). De plus, elle tient compte d'autres particularités spécifiques de l'agglomération (p. ex. agglomérations transfrontalières, agglomérations en régions de montagne, agglomérations touristiques et autres spécificités spatiales ou institutionnelles). Pour cela, il importe que ces particularités soient présentées de manière compréhensible dans la partie principale au sens de l'article 2.

#### *Alinéa 3 (Évaluation de l'état de la mise en œuvre)*

Dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre, il est par ailleurs procédé à une analyse de l'état de la mise en œuvre des mesures au sens de l'accord sur les prestations et du projet d'agglomération correspondant. Le rapport de mise en œuvre (art. 2, let. f) et les tableaux de mise en œuvre (art. 1, let. c) constituent la base de cette évaluation.

Au moment de l'examen d'un projet d'agglomération, la mise en œuvre des mesures de la génération précédente n'est en général pas très avancée parce que les accords de prestations n'ont été signés que deux ans auparavant au plus. L'évaluation de la mise en œuvre se concentre par conséquent sur les mesures prévues dans l'accord sur les prestations de l'avant-dernière génération. Pour évaluer la cohérence des générations au sens de l'article 6, lettre a, il est important de présenter l'état de la mise en œuvre des générations précédentes. Cela vaut également pour les organismes responsables qui n'ont pas remis un projet d'agglomération lors de l'avant-dernière génération.

Il est possible que l'évaluation de l'état de la mise en œuvre des mesures convenues et des projets d'agglomération correspondants soit positive même en cas de retard, si de bonnes raisons expliquent ce retard et que des mesures de substitution appropriées ont été définies selon le besoin d'action après la modification des conditions cadres.

Une évaluation négative de l'état de la mise en œuvre entraîne une réduction de 5 pour cent du taux de contribution. Le taux de contribution reste au moins de 30 pour cent même avec une évaluation négative de la mise en œuvre.

La méthode d'évaluation de l'état de la mise en œuvre est décrite dans les directives.

#### *Article 15 (Rapport d'examen)*

##### *Alinéa 1 (Contenu)*

Les résultats de la procédure d'examen d'un projet d'agglomération sont résumés dans un rapport d'examen de l'ARE. Ces rapports constituent la base pour le message concernant l'arrêté fédéral relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération. Les organismes responsables l'utilisent également comme base de développement de leurs projets d'agglomération.

### *Alinéa 2 (Droit de s'exprimer)*

Dès que les résultats provisoires de l'examen de l'ARE concernant le projet d'agglomération sont disponibles et qu'un projet de rapport d'examen a été rédigé, une discussion a lieu entre l'organisme responsable et l'ARE. Cette discussion permet notamment de veiller à ce que tous les arguments essentiels de l'organisme responsable concerné soient pris en compte dans l'examen de l'ARE et que la cohérence du projet d'agglomération soit garantie malgré d'éventuels changements de priorisation décidés par les offices fédéraux qui participent à la procédure d'examen. Une discussion technique peut entraîner le cas échéant une modification du rapport d'examen.

### *Section 3 : Contributions fédérales forfaitaires pour des mesures au sens de l'article 21a OUMin*

Cette section contient les dispositions sur les contributions fédérales forfaitaires pour des mesures au sens de l'article 21a OUMin.

### *Article 16 (Plafond des coûts d'investissement)*

Par cette disposition, le DETEC fixe en accord avec le Département fédéral des finances, conformément à l'article 21a, alinéa 2, OUMin, le plafond des coûts d'investissement pour des mesures au sens de l'article 21a OUMin pour lesquelles des contributions fédérales sont versées sous forme forfaitaire. Ce plafond est fixé à 5 millions de francs hors TVA et renchérissement.

Le plafond des coûts d'investissement correspond à une contribution maximale possible, c'est-à-dire qu'une mesure présentant des coûts d'investissement inférieurs ou égaux à 5 millions de francs, hors TVA et renchérissement, peut être cofinancée par des contributions fédérales forfaitaires.

### *Article 17 (Calcul)*

En application de l'article 21a, alinéa 3, OUMin, la présente ordonnance comprend des dispositions devant être prises en compte dans le mode de calcul de contributions fédérales forfaitaires dont peuvent bénéficier les mesures décrites à l'article 21a OUMin. Ces contributions sont calculées sur la base de coûts standardisés par unité de prestation, avec une possible réduction liée à la qualité de conception de la catégorie des mesures correspondante. La Confédération contribue au montant ainsi calculé en appliquant le taux de contribution fixé pour l'agglomération concernée dans l'arrêté fédéral correspondant relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération.

### *Alinéa 1 (Méthode de calcul des coûts standardisés)*

La Confédération fixe le plafond des coûts standardisés pour chaque catégorie de mesure visée à l'article 21a, alinéa 1, OUMin (mobilité douce [let. a], valorisation et sécurité de l'espace routier [let. b], gestion du système de transport [let. c] ou valorisation des arrêts de tram et de bus [let. d]). Ces coûts sont déterminés sur la base de dix mesures comparables pouvant faire l'objet d'un cofinancement et dont les coûts d'investissement sont les plus élevés parmi les projets d'agglomération déposés pour une génération. Par ailleurs, il est tenu compte de circonstances spéciales et des sous-catégories sont créées. Les unités de prestations sont chiffrées notamment en mètres linéaires, mètres carrés, nombre d'unités ou nœuds.

Lorsqu'un projet d'agglomération de la même génération présente pour une catégorie de mesures des coûts d'investissement par unité de prestation inférieurs au plafond des coûts standardisés fixé, on se basera pour le calcul sur les coûts par unité de prestation indiqués par l'agglomération.

Le plafond des coûts standardisés par unité de prestation appliqué pour une génération de projets d'agglomération ainsi que les détails d'application de la méthode de calcul seront présentés dans le commentaire relatif à la méthode d'examen des projets d'agglomération.

### *Alinéa 2 (Évaluation de la qualité de la conception)*

Le calcul des contributions fédérales forfaitaires repose sur des coûts standardisés par unité de prestation mais aussi sur la qualité de conception des différentes catégories de mesures (art. 21a, al. 3 OUMin).

La qualité de la conception est évaluée en fonction de l'intégration systématique des mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires dans une planification globale du projet d'agglomération. Par intégration systématique, on entend une conception globale territoriale et cohérente (let. a). De plus, la conception doit veiller à ce que les mesures contribuent à un effet positif sur le projet d'agglomération (let. b). Il est ainsi prévu d'empêcher que des mesures isolées, ayant un faible effet, soient prises en compte pour le cofinancement.

### *Alinéa 3 (Possibilité de réduction)*

Selon le résultat de l'examen au sens de l'alinéa 2, les coûts standardisés peuvent être réduits de cinq, dix ou quinze pour cent du montant indiqué à l'alinéa 1.

### *Alinéa 4 (Taux de contribution)*

La participation de la Confédération aux projets d'agglomération s'élève entre 30 et 50 pour cent. Ces taux s'appliquent aussi aux mesures visées à l'article 21a OUMin (cf. art. 22 OUMin). Ainsi, le calcul des contributions fédérales forfaitaires tient également compte du pourcentage de la contribution fédérale fixé pour l'agglomération concernée dans l'arrêté fédéral correspondant relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération.

La répartition des contributions fédérales forfaitaires à l'intérieur de l'agglomération incombe à l'organisme responsable.

## Section 4 : Mise en œuvre des projets d'agglomération

Cette section contient les dispositions sur les délais pour le début de l'exécution des projets de construction (art. 18), sur les exigences requises pour les mesures qui relèvent du plan directeur (art. 19) et sur l'obligation d'informer (art. 20).

### Article 18 (Début d'exécution d'un projet de construction)

Selon l'article 17e, alinéa 2, LUMin, le DETEC fixe des délais pour le début de l'exécution des projets de construction prévus dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. Ces délais sont applicables aux projets d'agglomération dès la troisième (délai d'exécution de six ans à titre de réglementation provisoire), respectivement quatrième génération (délai d'exécution de cinq ans).

L'exécution d'un projet de construction commence au premier coup de pioche, date dont l'organisme responsable est tenu d'informer la Confédération. L'article 17, alinéa 2, LUMin n'autorise aucune autre solution comme par exemple au moment de la conclusion d'une convention de financement. Le droit au versement de contributions fédérales prévues par le Parlement pour une mesure du projet d'agglomération s'éteint si les travaux de construction ne débutent pas dans le délai d'exécution imparti (cf. art. 17e, al. 2, 2<sup>e</sup> phrase, LUMin). Cette règle vaut également pour les mesures au sens de l'article 21a, OUMin. Les ressources restantes du FORTA peuvent ainsi être utilisées pour d'autres projets et mesures au sens de l'article 5, alinéa 1, LFORTA.

Afin de garantir une application uniforme, les délais d'exécution de l'alinéa 1 du présent article et le début de leur application doivent faire l'objet d'une application identique pour toutes les catégories de mesures (c'est-à-dire aussi pour les mesures partielles d'un paquet de mesures ou ainsi que pour des

mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires). L'organisme responsable doit apporter la preuve du respect du délai d'exécution.

#### *Alinéa 1 (Délais)*

Selon l'article 17e, alinéa 2, LUMin, le délai pour le début de l'exécution des projets de construction est de six ans à titre de réglementation provisoire pour les projets d'agglomération de troisième génération et de cinq ans pour les projets d'agglomération à partir de la quatrième génération. Ces délais sont respectés lorsque l'exécution des projets de construction a débuté dans le délai imparti.

Fixer le début du délai à trois mois après l'adoption de l'arrêté fédéral correspondant relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération permet d'avoir une référence unique pour le début du délai d'exécution. Si l'on prenait pour référence la conclusion d'un accord sur les prestations au sens de l'article 24 OUMin, le délai d'exécution pourrait différer pour chaque agglomération. Cela occasionnerait une charge supplémentaire pour l'examen du respect des délais. Par ailleurs, il ne serait pas possible de garantir une exécution rapide des projets de construction après l'adoption de l'arrêté fédéral relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération car les accords sur les prestations sont habituellement conclus un certain temps après l'adoption dudit arrêté fédéral.

#### *Alinéa 2 (Délai supplémentaire)*

Les mesures pour lesquelles une demande de cofinancement est adressée à la Confédération dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération sont en principe prêtes à être réalisées et financées à la date du dépôt de la demande de sorte que les travaux puissent débuter dans les délais impartis à l'alinéa 1 (art. 4, al. 3). L'ARE peut toutefois accorder un délai supplémentaire unique de trois ans dans des cas exceptionnels dûment motivés. Un délai supplémentaire accordé peut être suspendu en application de l'alinéa 3. Les mesures au sens de l'article 21 a OUMin ne peuvent pas bénéficier d'un délai supplémentaire (cf. art. 18, al. 4).

Les cas exceptionnels conduisant à l'octroi d'un délai supplémentaire unique de trois ans doivent être dûment motivés. Un cas exceptionnel peut être reconnu si le début de l'exécution d'un projet de construction est retardé pour une raison indépendante de la responsabilité de l'organisme responsable ou de l'entité responsable de la mise en œuvre. Un délai supplémentaire peut être accordé notamment lorsque le retard résulte d'un besoin préalable de coordination dudit projet de construction avec des planifications de la Confédération ou de pays étrangers ou est dû à des événements naturels extraordinaires.

De plus, un délai supplémentaire unique de trois ans peut être accordé pour des mesures centrales d'un projet d'agglomération. Ces mesures doivent concerner un projet de construction complexe dont l'exécution ne peut débuter pour de justes motifs dans les délais impartis à l'alinéa 1. Une mesure est considérée comme centrale lorsqu'elle assure une fonction clé pour l'amélioration du système de transport pour l'ensemble de l'agglomération ou pour une part importante de celle-ci. La complexité des projets peut par exemple être liée à la nécessité d'organiser une votation populaire ou à l'inclusion de grands projets dépassant les frontières cantonales ou nationales.

La modification ou le regroupement de mesures ne justifie en principe pas l'octroi d'un délai supplémentaire. Les modifications ou regroupements de mesures sont souvent nécessaires par le dépôt de mesures qui ne sont pas prêtes à être réalisées et financées. Les mesures modifiées ou regroupées peuvent faire l'objet d'une nouvelle demande dans le cadre de projets d'agglomération d'une génération ultérieure si le début des travaux n'est pas envisageable dans le délai imparti à l'alinéa 1.

Un délai supplémentaire n'est octroyé que pour des mesures individuelles (ou mesures partielles d'un paquet de mesures) et non pas pour l'ensemble du projet d'agglomération. L'organisme responsable doit fournir par écrit à l'ARE les raisons qui empêchent le début de l'exécution dans le délai imparti d'un projet de construction lié à ces mesures. Lorsqu'une mesure centrale est retardée, il doit présenter une description succincte du rôle clé de cette mesure pour le système de transport et de la complexité du projet de construction.

La demande d'obtention d'un délai supplémentaire unique de trois ans doit être remise à l'ARE au plus tard six mois avant l'expiration du délai fixé à l'alinéa 1. L'ARE notifie sa décision relative à l'octroi du délai supplémentaire demandé par écrit à l'organisme responsable.

#### *Alinéa 3 (Arrêt du délai de suspension)*

En cas de procédure de recours (p. ex. opposition valant voie de droit, recours, etc.), le délai est suspendu pour la mesure concernée par cette procédure. Il en va de même lorsqu'une mesure fait l'objet d'un référendum facultatif. Le délai fixé à l'alinéa 1 expire plus tard pour la mesure concernée par la suspension de délai que pour les autres mesures du projet d'agglomération. Ce délai court de nouveau dès qu'une décision est entrée en force dans le cadre d'une procédure de recours ou d'un référendum.

Les procédures de recours ou des référendums facultatifs occasionnent des retards imprévisibles ou indépendants de la volonté de l'organisme responsable ou de l'entité responsable de la mise en œuvre. Par contre, un référendum obligatoire est prévisible pour l'organisme responsable et ne donne pas lieu à une suspension du délai.

À la demande de l'organisme responsable, la suspension du délai peut être étendue à des mesures qui dépendent directement des mesures initialement touchées par cette suspension. Un tel lien de dépendance est reconnu lorsque la mise en œuvre de ladite mesure ne paraît judicieuse que si la mesure touchée par la procédure de recours ou de référendum facultatif est également mise en œuvre. Ce lien de dépendance doit être brièvement justifié.

La suspension d'un délai ne s'applique bien sûr pas à toutes les mesures d'un projet d'agglomération, mais seulement aux mesures (ou à des parties de celles-ci) qui sont concernées par la procédure de recours. L'organisme responsable doit informer par écrit l'ARE du début et de la fin de la suspension du délai au plus tard deux mois après l'introduction de la procédure de recours ou l'aboutissement d'un référendum facultatif, respectivement après l'entrée en force d'une décision. Il en va de même en cas d'extension de la suspension du délai à d'autres mesures qui dépendent directement de la mesure touchée par la suspension. Une communication dans le cadre du rapport de mise en œuvre est insuffisante.

#### *Alinéa 4 (Règlement pour les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires)*

Les mesures visées par l'article 21a OUMin (mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires) sont des mesures de moindre ampleur dont le cofinancement par la Confédération se fait sur la base de la qualité de conception des différentes catégories de mesures ainsi que de coûts standardisés par unité de prestation. L'organisme responsable peut utiliser les contributions allouées pour d'autres mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires si ces mesures de remplacement répondent aux exigences légales : ces mesures de remplacement doivent appartenir à l'une des catégories de mesures au sens de l'article 21a OUMin, dont le coût d'investissement mentionné dans le projet d'agglomération ne dépasse pas 5 millions de francs (art. 21 a, al. 2, OUMin ; art. 16 OPTA) et la nouvelle mesure doit se référer à la conception présentée dans le projet d'agglomération (art. 21a, al. 3, OUMin). En raison de cette extension des possibilités d'utilisation des contributions fédérales forfaitaires, il est peu probable qu'une mesure bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires au sens de l'article 21 a OUMin soit directement liée à une mesure touchée par une suspension de délai. Enfin, la création du FORTA, en tant que fonds non limité dans le temps, permet de présenter une nouvelle fois les projets de construction comme mesures dans le cadre d'un projet d'agglomération d'une génération ultérieure afin d'obtenir un cofinancement de la Confédération. Dans ces circonstances, il se justifie de ne pas prévoir l'application des alinéas 2 (octroi d'un délai supplémentaire unique de trois ans) et 3 (suspension du délai) aux mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires.

#### Article 19 (Exigences requises pour les mesures qui relèvent du plan directeur)

Cette disposition précise les conditions prévues à l'article 17c, lettre b, LUMin selon lequel les mesures planifiées doivent respecter les plans directeurs cantonaux. Cette exigence concerne les mesures A

selon l'arrêté fédéral relatif au Programme en faveur du trafic d'agglomération. La demande d'examen et d'approbation des adaptations du plan directeur exigées dans le rapport d'examen du projet d'agglomération concerné doit être remise à la Confédération suffisamment tôt. Cela est indispensable pour remplir les conditions nécessaires à la conclusion d'un accord sur les prestations après l'adoption de l'arrêté fédéral correspondant et permettre la signature rapide d'un tel accord.

#### Article 20 (Obligation d'informer)

##### *Alinéa 1 (En cas de modification des conditions cadres)*

Selon l'article 11, alinéas 2 et 3, de la loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les subventions<sup>12</sup>, le requérant est tenu de fournir tous les renseignements nécessaires avant et après l'octroi de l'aide financière. Pour le programme en faveur du trafic d'agglomération, cette obligation est ancrée et spécifiée dans l'OPTA.

##### *Alinéa 2 (Pour le contrôle des effets)*

Le contrôle des effets auquel la Confédération doit procéder concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération résulte de l'obligation du Conseil fédéral de transmettre à l'Assemblée fédérale, en même temps que le message sur le programme en faveur du trafic d'agglomération, un rapport sur l'état de la mise en œuvre de ce programme (cf. art. 8, let. c, LFORTA). Ce contrôle a pour but de vérifier que les fonds engagés par la Confédération en faveur du trafic d'agglomération rendent le système global des transports dans les villes et les agglomérations plus efficace et plus durable, conformément aux objectifs fixés par le législateur (cf. art. 17a, al. 1, LUMin). Les organismes responsables utilisent par ailleurs ces valeurs cibles pour se fixer des objectifs quantitatifs, pour évaluer sur une base quantitative ce qui a déjà été atteint et pour prendre, le cas échéant, des dispositions correspondantes.

Les valeurs cibles pour les indicateurs de monitoring et de controlling n'ont aucune influence sur l'évaluation des mesures ou du programme par la Confédération.

Les organismes responsables soutiennent la Confédération dans le contrôle périodique des effets du programme en faveur du trafic d'agglomération en communiquant tous les quatre ans à l'ARE les valeurs cibles des indicateurs pour le monitoring et de controlling et en justifiant et expliquant celles-ci de façon brève. Il s'agit d'une obligation incombant aux organismes responsables même lorsque ceux-ci sautent une génération de projets. Ces informations sont recueillies à l'aide d'un questionnaire. Afin d'assurer un contrôle uniforme des effets par la Confédération, les organismes responsables doivent s'en tenir aux indications de l'ARE lorsqu'ils fournissent ces informations.

Les indicateurs de monitoring et de controlling sont au nombre de cinq. L'indicateur « répartition modale » indique en pourcentage la part du transport individuel motorisé sur la base de la distance journalière et s'applique en conformité avec le principe du lieu de domicile (let. a). Un autre indicateur représente le nombre d'accidentés blessés ou tués sur les routes cantonales et communales pour 1000 habitants et 0,5 emplois (let. b). Le nombre d'habitants selon la classe de desserte en transport public (let. c) et le nombre d'emplois selon la classe de desserte en transport public (let. d) sont également d'autres indicateurs de monitoring et de controlling. La classe de desserte en transport public donne une indication du degré d'équipement du lieu en transport public. La densité des zones d'habitation, mixtes et centrales bâties (let. e) constitue également un indicateur représentant le nombre d'habitants et d'emplois par hectare de ces zones.

##### *Alinéa 3 (Tableaux de mise en œuvre)*

Les tableaux de mise en œuvre au sens de l'article 1, lettre c, doivent être mis à la disposition de l'ARE tous les quatre ans, y compris lorsque l'organisme responsable ne présente pas de projet d'agglomération dans la génération en cours. Cette information est indispensable pour que le Conseil fédéral puisse présenter au Parlement un rapport sur l'état de la mise en œuvre (cf. art. 8, let. C, LFORTA).

---

<sup>12</sup> RS 616.1.

## Section 5 : Dispositions finales

### Article 21 (Prise en compte des projets d'agglomération)

Le principe visé à l'article 2, alinéa 1, de la loi sur l'aménagement du territoire du 22 juillet 1979 (LAT<sup>13</sup>) selon lequel la Confédération, les cantons et les communes coordonnent leurs planifications (principe du contre-courant) vaut également pour les projets d'agglomération. Les projets d'agglomération comprennent une planification intégrale des transports et de l'urbanisation. Il est par conséquent judicieux que la Confédération fasse référence aux projets d'agglomération, comme éléments de base, lors de ses travaux d'élaboration des plans sectoriels dans le domaine des transports (plans sectoriels des transports, programme de développement PRODES).

Les organismes responsables peuvent ainsi apporter leurs propres réflexions en matière de planification sur les mesures relatives aux planifications nationales. Il est toutefois indispensable que de telles réflexions aient été coordonnées avec les offices fédéraux compétents dans les processus réglés par la loi (voir p. ex. art. 48, a-d LCdF) et ceci avant le dépôt du projet d'agglomération.

### Article 22 (Exécution)

L'ARE est chargé d'examiner les projets d'agglomération (cf. art. 32, al. 5, OUMin). Ce faisant, il respecte les principes de l'État de droit au sens de l'article 5 de la Constitution fédérale (légalité, proportionnalité, égalité de traitement, bonne foi). Les DPTA donnent des précisions sur l'examen des projets d'agglomération. Elles expliquent par ailleurs comment les organismes responsables apportent la preuve des conditions au sens des articles 17a et 17c LUMin. L'étroite collaboration entre les cantons et les organismes responsables dans le cadre de l'élaboration de ces directives (groupe de travail, consultations) a fait ses preuves et sera également prévue pour la future révision des directives.

### Article 23 (Abrogation d'un autre acte)

L'entrée en vigueur de l'ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) entraîne l'abrogation de l'ancienne OPTA du 20 décembre 2017. Les dispositions de l'ancienne ordonnance sont reprises dans la nouvelle OPTA.

### Article 24 (Entrée en vigueur)

La nouvelle ordonnance entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2020 pour permettre l'examen des projets d'agglomération de quatrième génération selon ses règles.

---

<sup>13</sup> RS 700