



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE



Projets d'agglomération Transports et urbanisation Bilan et perspectives du point de vue de l'ARE

Conférence des villes pour la mobilité 2015 du
23.11.2015

Maria Lezzi, Directrice de l'ARE



Programme

1. Rétrospective
2. Bilan intermédiaire
3. Perspectives
 - a. Développement de l'urbanisation et projet d'agglomération
 - b. Nouvelle définition des agglomérations
 - c. FORTA
 - d. Calendrier PA 3^e génération
4. Conclusions

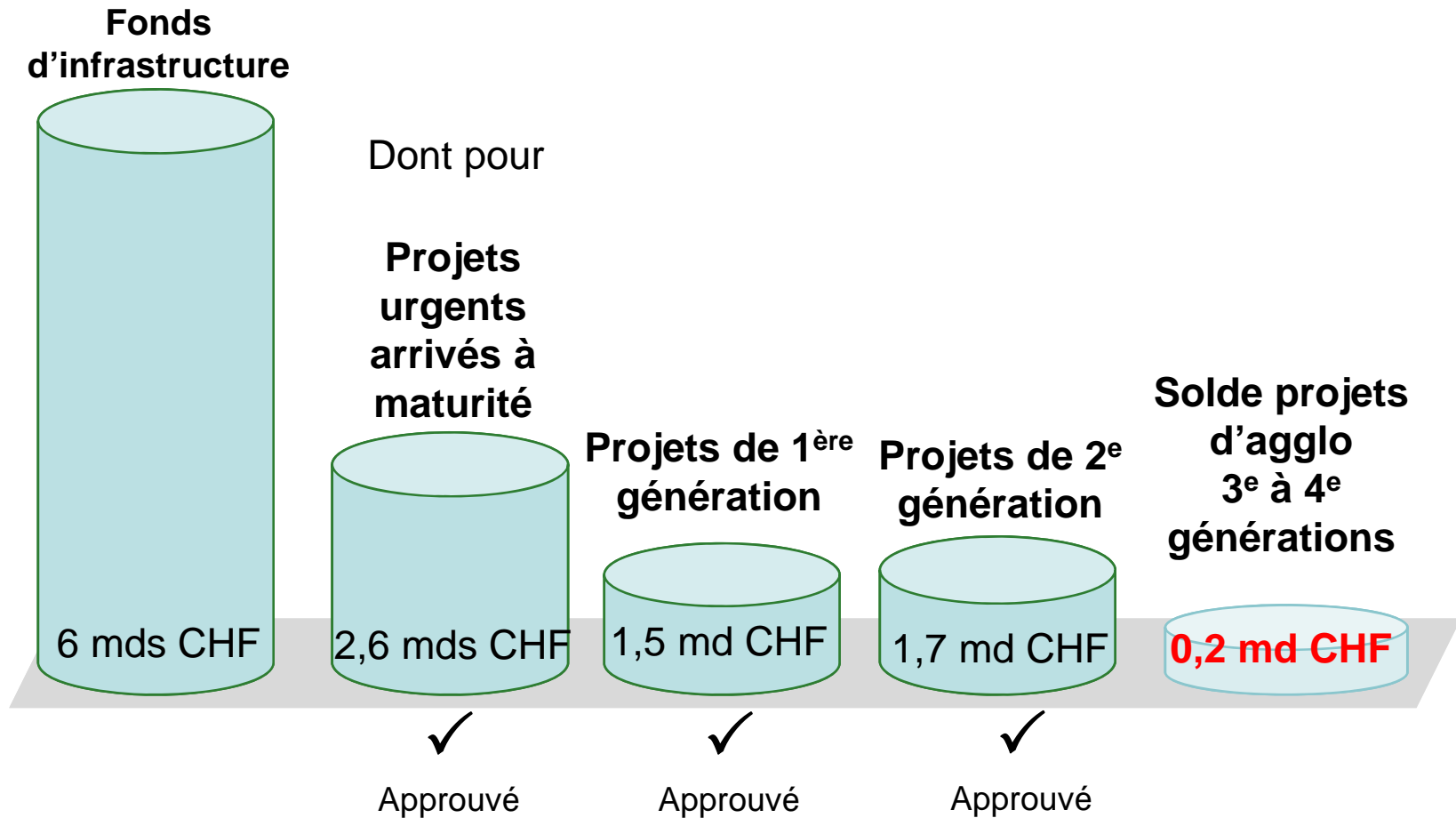


1. Rétrospective



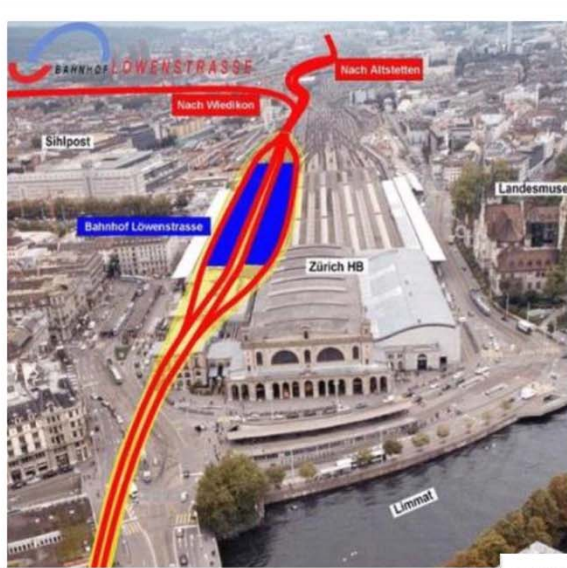


Situation de départ : jusqu'en 2027, 6 mds CHF au total inscrits au fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération





Mise en œuvre des projets urgents





Etat de la mise en œuvre PA 1^{ère} génération (mesures cofinancées) (31.12.2014)

- Conventions de financement conclues

Type	Nombre	Volume millions de CHF
Route / CP	132	237,26
Rail	12	401,45
Total	144	638,71

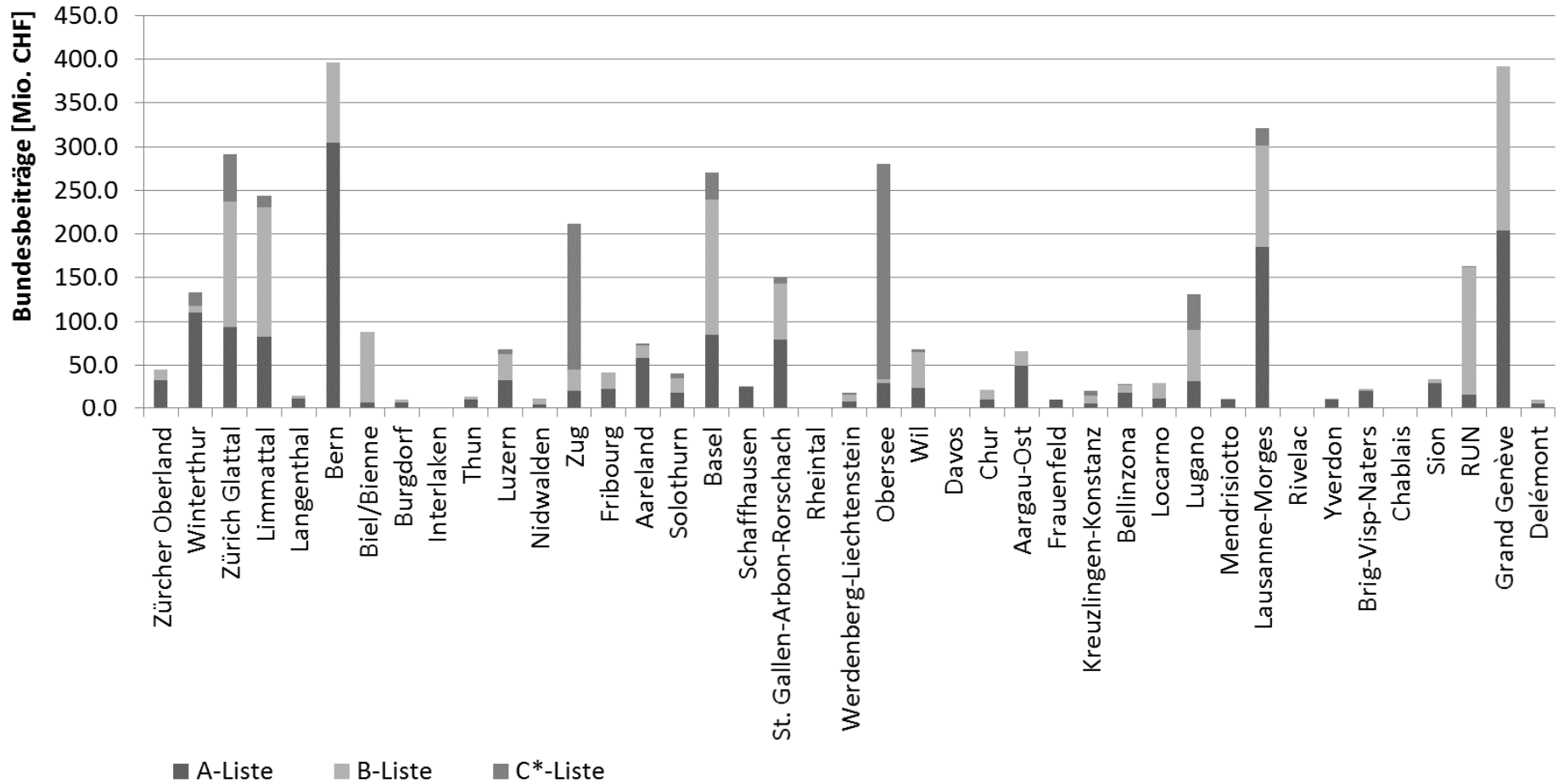
- Montant restant 871,91 millions de CHF sur 1 510,62 millions
- 42 % des moyens financiers ont été engagés

→ indiquer les derniers chiffres de l'OFROU pour la gestion du fonds d'infrastructure !!!!



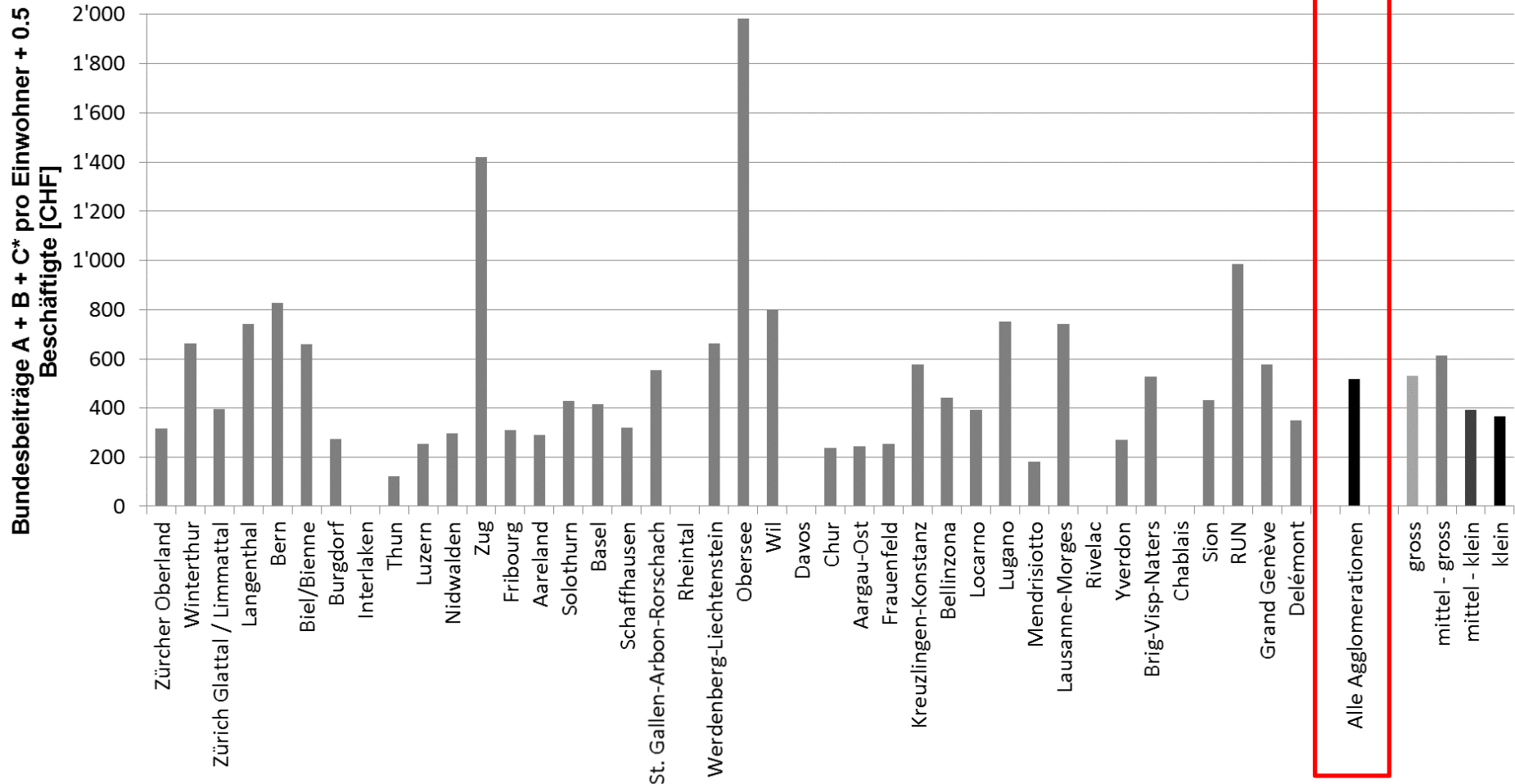
Contributions fédérales PA 2^e génération

Horizon A/B/C*





Contributions fédérales par habitant Horizon A/B/C* de la 2^e génération



→ Pas de principe de l'arrosoir !



Etat de la mise en œuvre PA 2^e génération : conventions sur les prestations (05.11.2015)

- 34 conventions sur les prestations ont été conclues
- 4 conventions sur les prestations sont encore en suspens, entre autres en raison d'une coordination avec des révisions de plans directeurs en cours (dont 3 en cours de finition à l'ARE)



2. Bilan intermédiaire





Bilan intermédiaire : succès du fonds d'infrastructure

Points positifs :

- Réalisation de nombreuses infrastructures de transport urgentes et importantes dans les agglomérations
- Planification plus cohérente du trafic et de l'urbanisation
- Projets d'agglomération < politique d'agglomération

Potentiel d'amélioration :

- Procédures facilitées pour les petites mesures
 - Priorisation renforcée des mesures prêtes à être réalisées et financées
 - Mise en œuvre accélérée en raison de la date d'expiration des moyens financiers de la Confédération
- Des débuts à la garantie à long terme du cofinancement par la Confédération du trafic d'agglomération



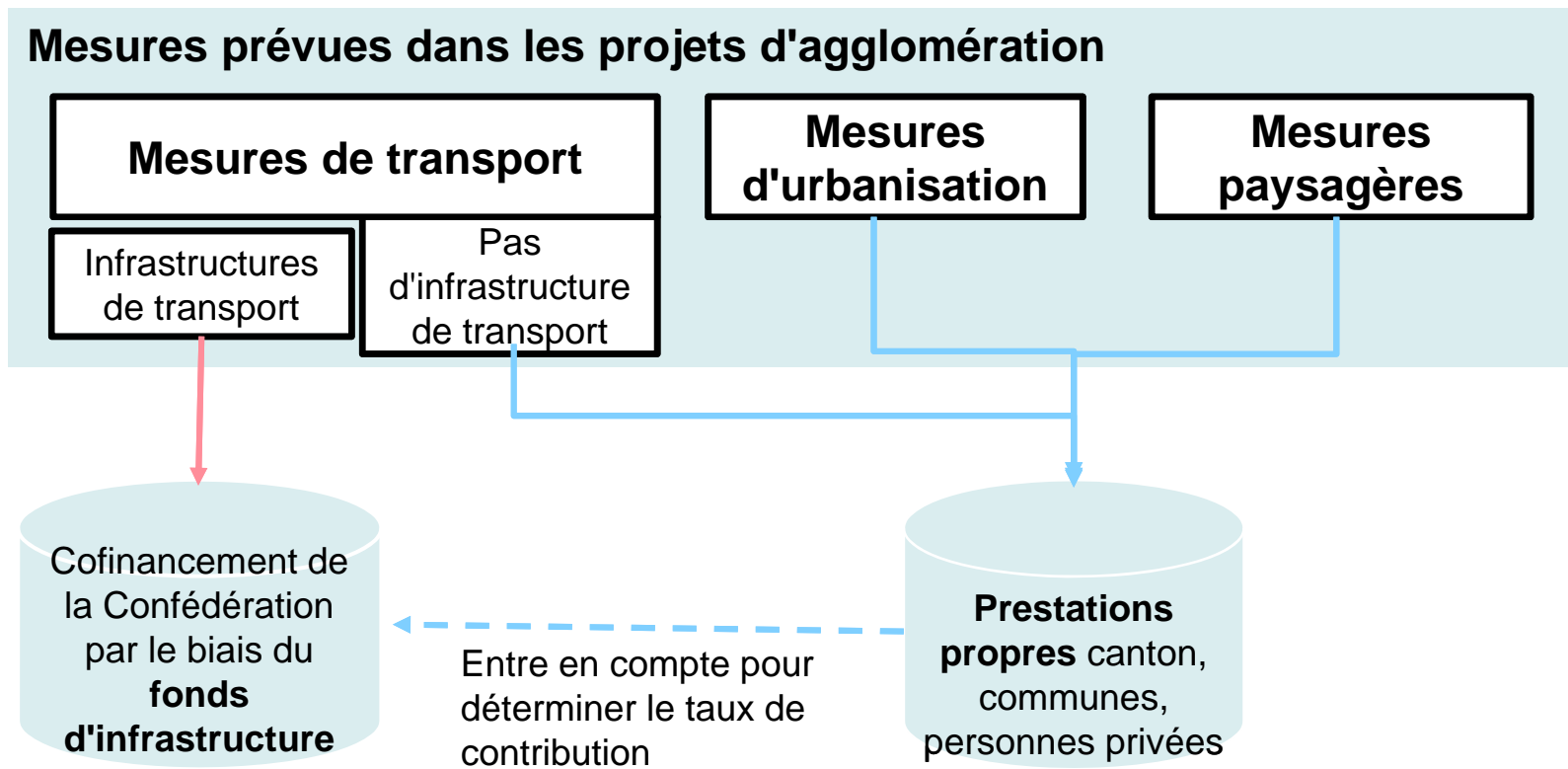
3. Perspectives





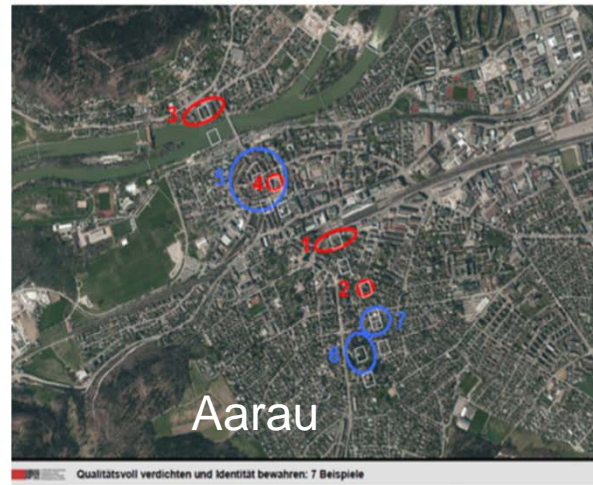
3a Développement de l'urbanisation et projet d'agglomération

Coordination de l'urbanisation, des transports et du paysage au delà des frontières communales, cantonales et nationales.





Développement de l'urbanisation vers l'intérieur, révision de la loi sur l'aménagement du territoire et projets d'agglomération :





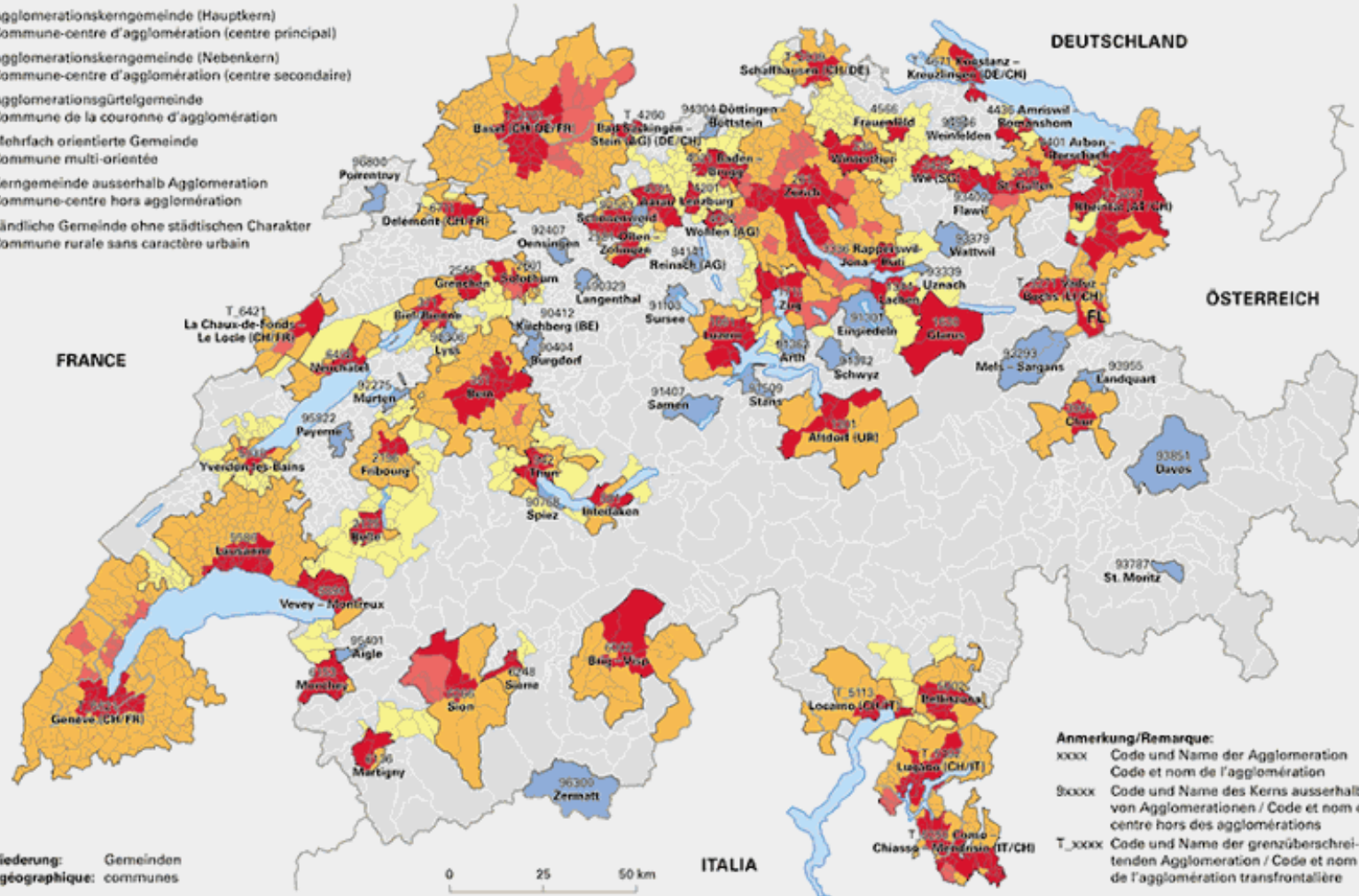
3b Nouvelle définition des agglomérations

Agglo



Raum mit städtischem Charakter, 2012
Espace à caractère urbain, en 2012

- Agglomerationskerngemeinde (Hauptkern)
Commune-centre d'agglomération (centre principal)
- Agglomerationskerngemeinde (Nebenkern)
Commune-centre d'agglomération (centre secondaire)
- Agglomerationsgürtelgemeinde
Commune de la couronne d'agglomération
- Mehrfach orientierte Gemeinde
Commune multi-orientée
- Kerngemeinde ausserhalb Agglomeration
Commune-centre hors agglomération
- Ländliche Gemeinde ohne städtischen Charakter
Commune rurale sans caractère urbain



Anmerkung/Remarque:
xxxx Code und Name der Agglomeration
Code et nom de l'agglomération
Sxxxx Code und Name des Kerns ausserhalb
von Agglomerationen / Code et nom du
centre hors des agglomérations
T_xxxx Code und Name der grenzüberschrei-
tenden Agglomeration / Code et nom
de l'agglomération transfrontalière

Raumgliederung: Gemeinden
Niveau géographique: communes



Nouvelle définition des agglo → Villes et agglomérations ayant droit à des contributions BeSA

A partir de la 4^e génération :

- Adaptation de la liste des BeSA conformément à l'annexe 4 de l'OUMin
- Objectif : concentration des moyens limités pour résoudre des problèmes urgents liés à l'environnement et aux transports dans les agglomérations
- Procédure : partant de la dernière définition de l'OFS (agglo ou espaces à dominante urbaine), plusieurs variantes de BeSA sont établies par le biais de PA mixtes à l'attention de la cheffe du DETEC, puis consultation des cantons et des communes

→ Défi important : gérer les acquis



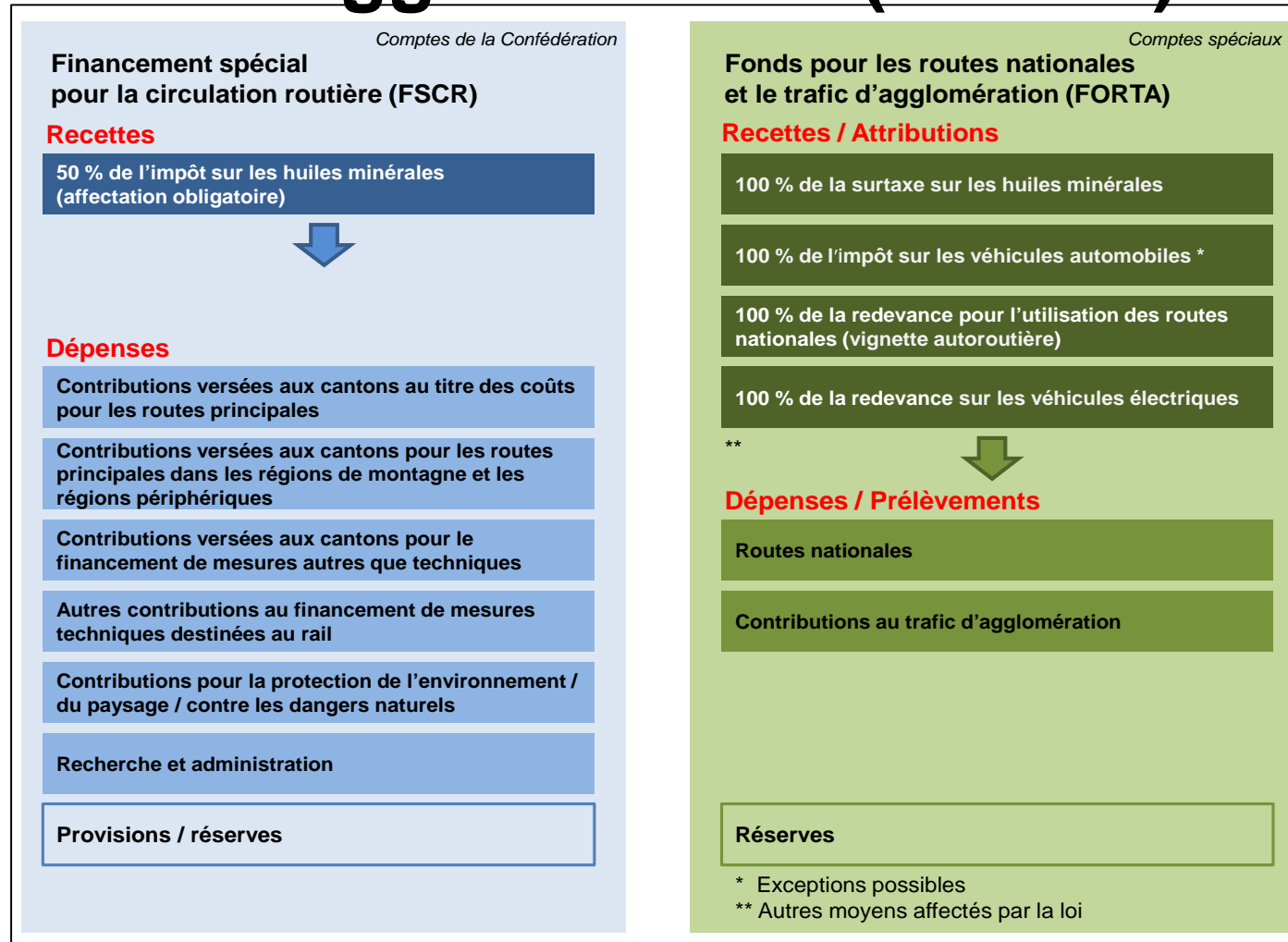
3c FORTA : financement à long terme du trafic d'agglomération



Source : OFROU 2015/ Mme Galliker



Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)





FORTA - Organisation

Statut juridique



- Ancrage dans la Constitution fédérale (comme pour le FIF) → **Modification de la Constitution fédérale (= votation populaire)**
- Durée indéterminée (contrairement au fonds d'infrastructure actuel)
- Propre comptabilité (= compte spécial ; comme pour le FIF et le fonds d'infrastructure)

Attributions aux fonds



- Attribution directe par la Constitution fédérale
- Attribution flexibilisée de l'impôt sur les véhicules automobiles
→ marges budgétaires

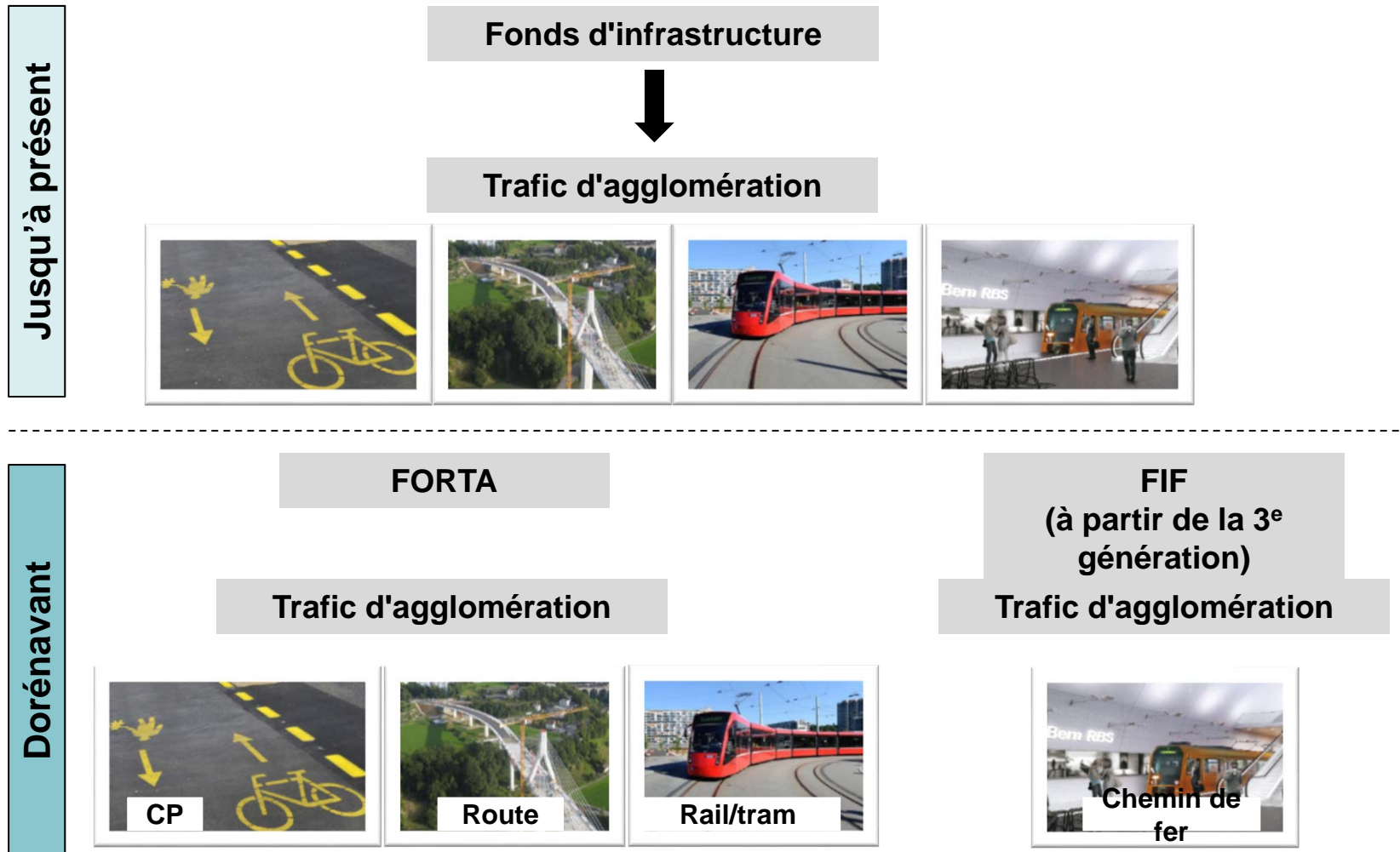
Prélèvements dans le fonds



- Conformément aux décisions du Parlement sur la base des plafonds de dépenses quadriennaux et des crédits d'engagements accordés

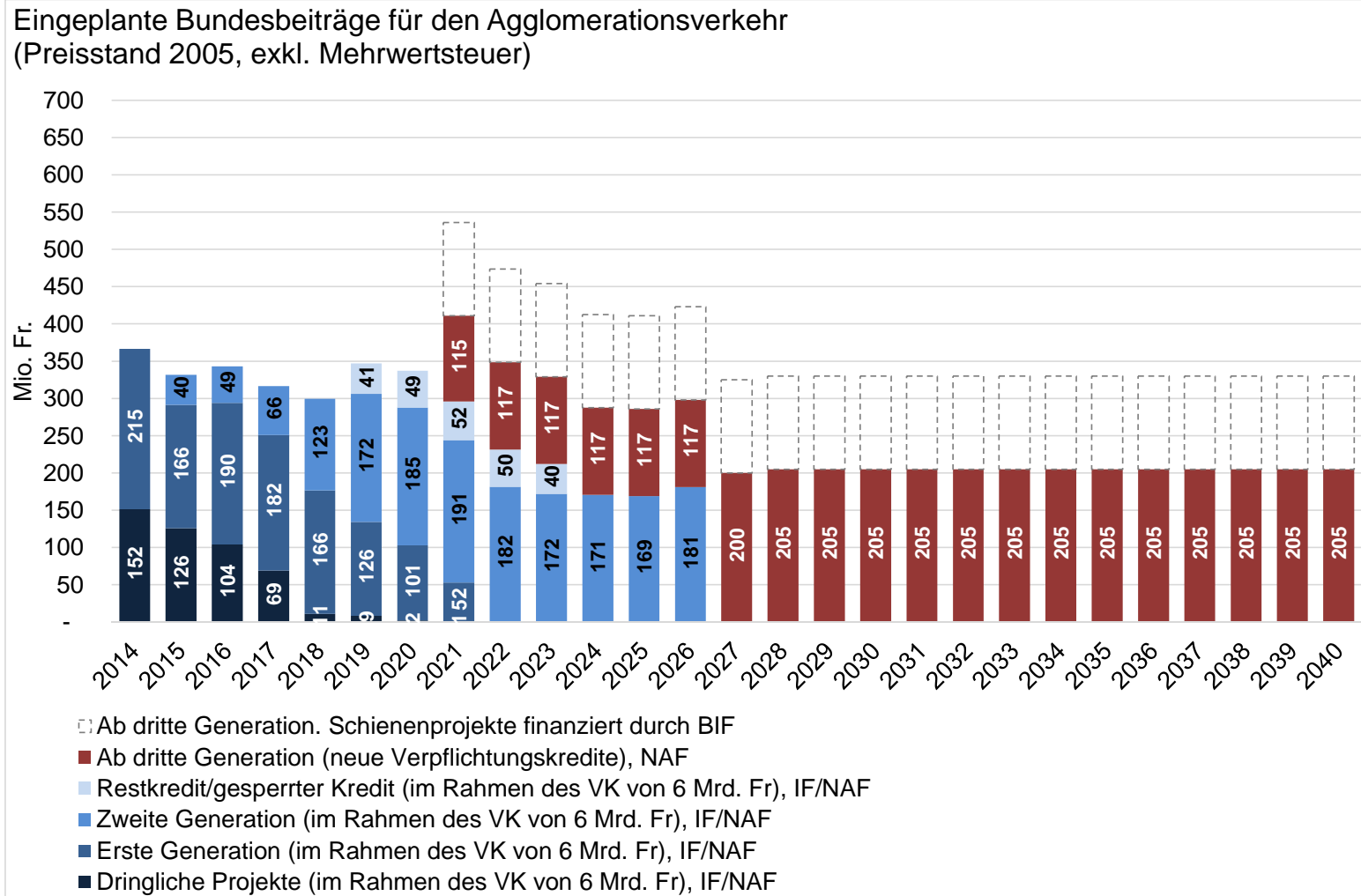


Poursuite du cofinancement du trafic d'agglomération (I)



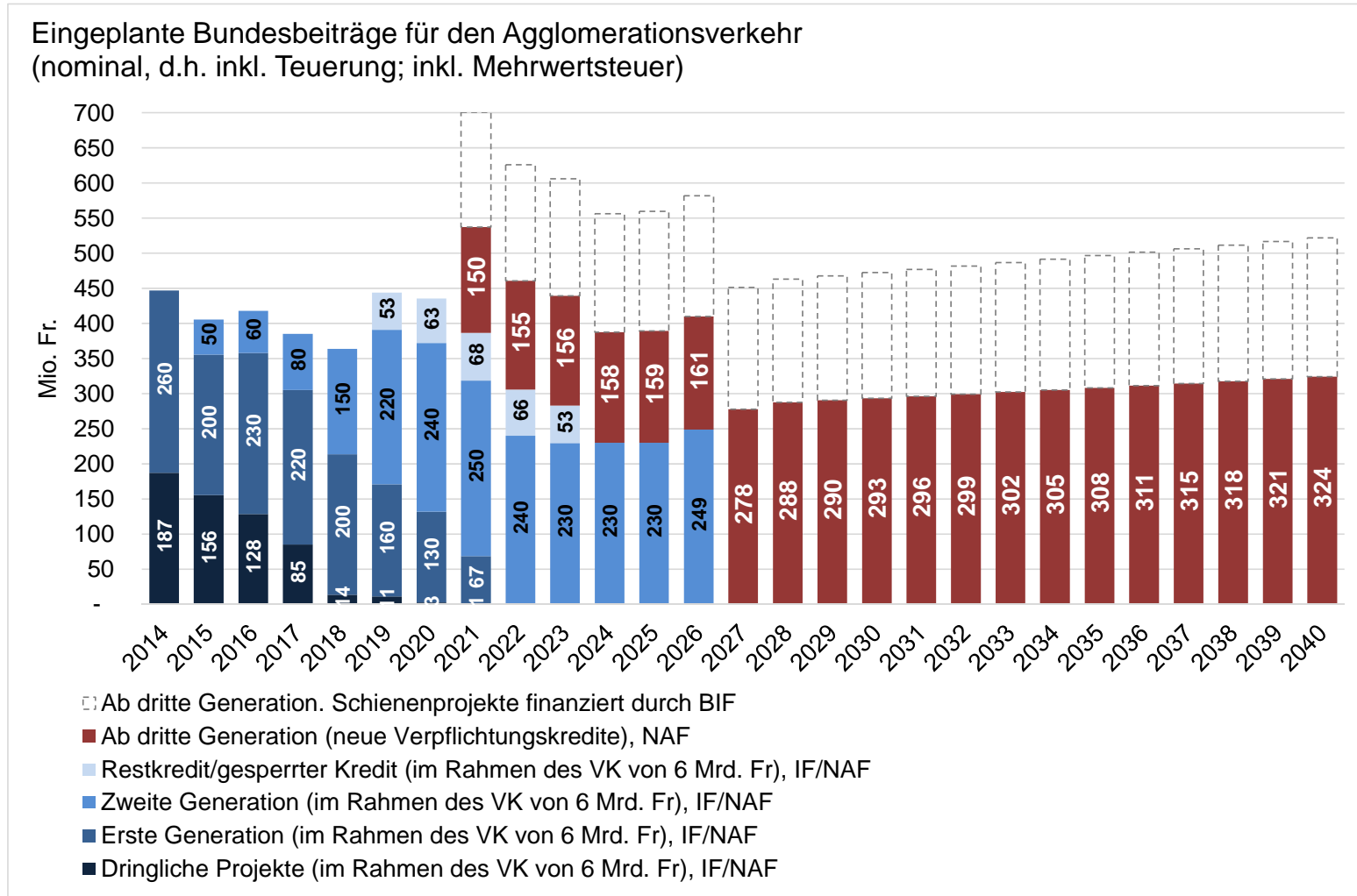


Poursuite du cofinancement du trafic d'agglomération (II)





Poursuite du cofinancement du trafic d'agglomération (III)





Principaux arguments en faveur du message (I)

Architecture financière avec FORTA et FSCR_{NOUVEAU} (similaire au FIF) :

- Transparence
- Sécurité de la planification et de la réalisation
- Flexibilité accrue
- Financement à long terme des projets d'agglomération

Comblement du déficit :

- Mesures concernant les recettes et les dépenses
- Ensemble équilibré de mesures concernant les recettes (usagers et budget de la Confédération)
- Pas d'acquisition de fonds à titre de réserve
- Implication régulière du Parlement



Principaux arguments en faveur du message (II)

Programme de développement stratégique des routes nationales (similaire au FAIF) :

- Garantie et amélioration de l'attrait économique
- Mise en œuvre par étapes d'aménagement offrant une possibilité d'adaptation aux nouvelles conditions-cadres et évolutions
- Implication régulière du Parlement



Poursuite des projets d'agglomération

- Garantie du cofinancement par la Confédération
- Maintien d'un instrument qui a fait ses preuves dans la collaboration et la coordination de la planification
- Implication régulière du Parlement





Conseil des Etats 17 septembre 2015

Lors de la session d'automne 2015, le Conseil des Etats est entré en matière sur le projet FORTA

- Renvoi du projet à la CTT-E
- Demande : intégrer l'arrêté sur le réseau (NAR) dans le projet, clarifier et garantir son financement



- **Nouvelle invitation aux cantons à prendre position**
- **Reprise de l'examen du dossier par la CTT-E au 1^{er} trimestre 2016**



3d Calendrier projets d'agglomération 3^e génération sous réserve de l'acceptation du FORTA

Calendrier provisoire

- Septembre 2015 : message FORTA au Parlement (1^{ère} chambre)
- Sep./déc. 2016 : dépôt des projets d'agglomération 3^e génération (PA 3G) auprès de l'ARE
- Début 2018 : entrée en vigueur du FORTA
- Automne 2018 : message avec crédit d'engagement PA 3G à l'attention du Parlement
- 2019 : décision du Parlement

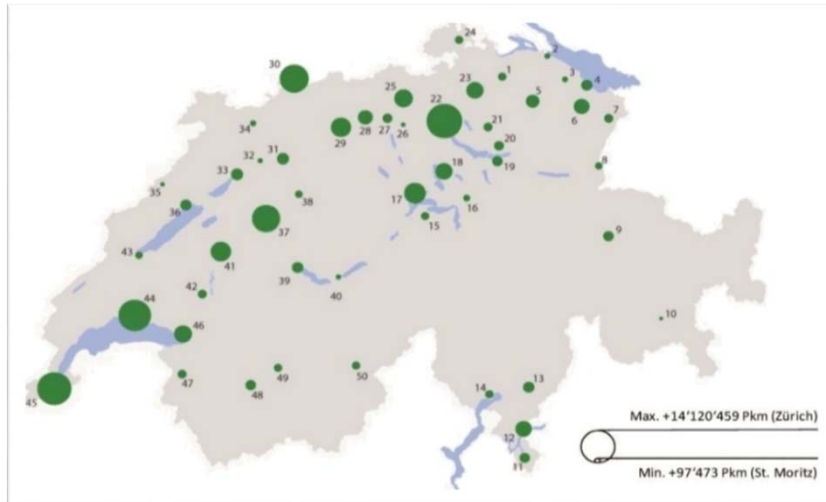


4. Conclusions

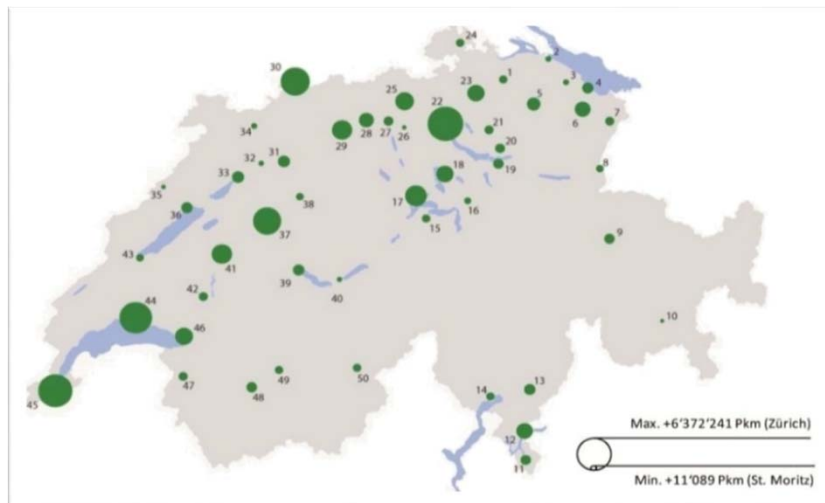




Tendances à venir : augmentation des voyageurs-kilomètre dans les agglomérations (prévisions 2005-2030)



- Augmentation des prestations de trafic sur la route et le rail prévue dans un grand nombre d'agglomérations

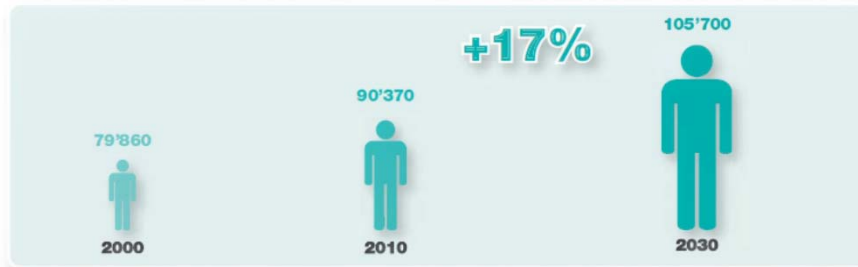


- Valeur moyenne de voyageurs-kilomètre durant les jours ouvrables



Tendances à venir : exemple PA Limmattal

Einwohnerentwicklung bis 2030



Beschäftigtenentwicklung bis 2030



Verkehrsentwicklung



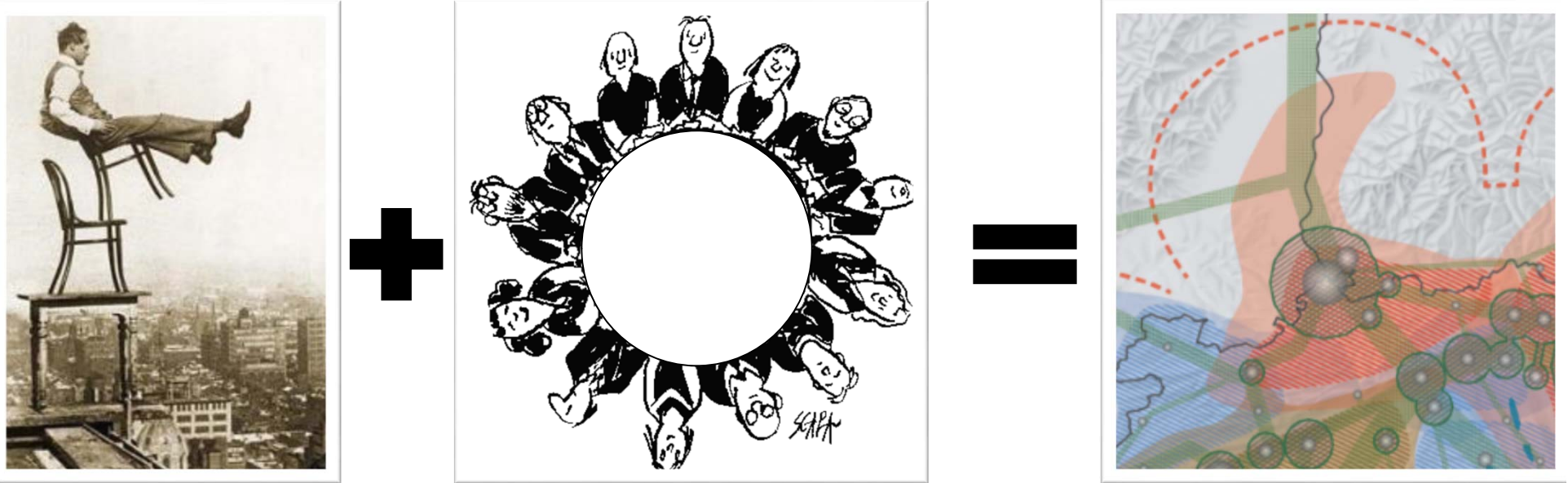
Source : Projets d'agglomération 2^e génération Limmattal résumé : p. 29

Malgré de nombreuses incertitudes concernant les tendances à venir...

→ Ne rien planifier, ne rien faire serait une mauvaise solution.



Collaboration dans les agglomérations = coopération verticale + coopération horizontale



Conditions pour des programmes d'agglomération réussis

- Collaboration importante au-delà des frontières
- L'organisation des PA représente plus qu'une collaboration visant simplement à bénéficier de moyens financiers



Finances et problématiques liées

- D'importants programmes d'économies toucheront les trois niveaux étatiques au cours des prochaines années.
- Cela peut freiner la mise en œuvre des projets d'agglomération. Peut-être que les nouveaux PA et les PA remaniés seront moins nombreux

Important :

- Utilisation renforcée des infrastructures existantes (gestion du trafic)
- Plus d'infrastructures de transport bon marché (CP, etc.) au lieu de constructions coûteuses (routes nationales et chemin de fer)
- Un développement cohérent des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations est dans l'intérêt de tout le pays (promotion de la qualité de vie urbaine et promotion économique)

→ Soutenir le FORTA et non pas l'initiative « vache à lait » !



**Nous vous remercions de votre
attention**





Décisions de principe CTT-E (I)

- **Relèvement de l'affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales** au profit du trafic routier, actuellement établi à 50 %, **de 5 % maximum**
(→ augmentation au profit du FORTA)
 - Ecart par rapport à la proposition du Conseil fédéral (50 %)
- **Relèvement de la surtaxe sur les huiles minérales** de seulement **4 centimes** par litre
 - Ecart par rapport à la proposition du Conseil fédéral (6 centimes par litre)



Décisions de principe CTT-E (II)

- **Définition de l'attribution des ressources du fonds** à des tâches en rapport avec **l'infrastructure de transport dans les villes et les agglomérations** avec une **marge de fluctuation de 9 à 12 %**
 - Une telle réglementation n'était pas prévue dans la proposition du Conseil fédéral

- **Pas d'intégration de l'arrêté fédéral sur le réseau** dans le FORTA
 - Concordance avec la proposition du Conseil fédéral

Mais : dépôt d'une **motion de la commission** (15.3799), demandant au Conseil fédéral de présenter un projet de loi d'ici fin 2017 pour l'introduction de la vignette électronique et l'entrée en vigueur de l'arrêté sur le réseau