

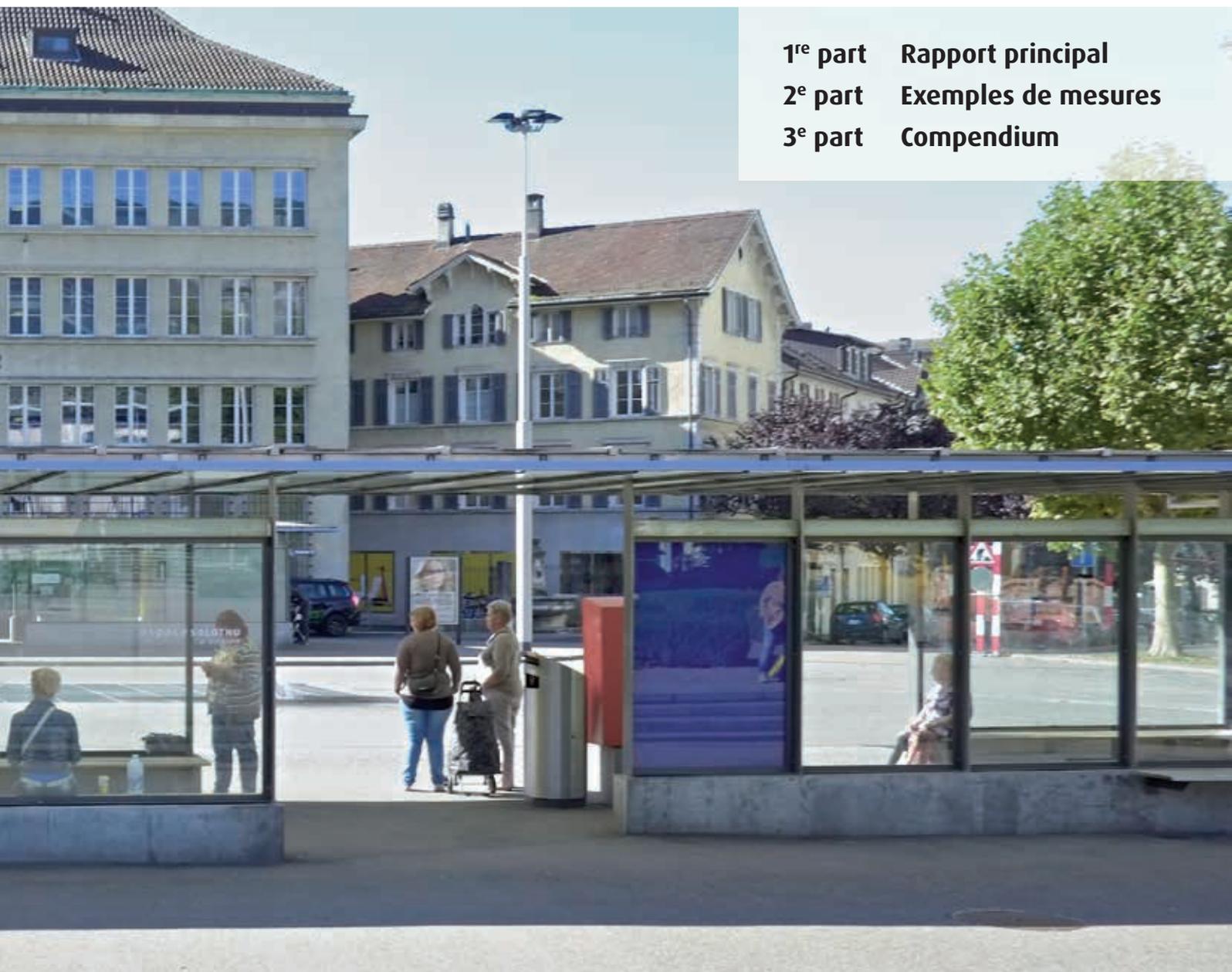
Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere



Projets d'agglomération Bilan et perspectives

Une coordination efficace
des transports et de l'urbanisation

- 1^{re} part **Rapport principal**
- 2^e part **Exemples de mesures**
- 3^e part **Compendium**



Impressum

Août 2016

Ce rapport reflète l'avis de l'équipe de projet, lequel ne correspond pas obligatoirement à celui du/de la commanditaire ou des organes d'accompagnement.

Auteur

ECOPLAN AG
Monbijoustrasse 14
CH-3011 Berne
Tel +41 31 356 61 61
bern@ecoplan.ch

Editeur

Union des villes suisses
Monbijoustrasse 8, Case postale
CH-3001 Berne
031 356 32 32
info@staedteverband.ch

Groupe d'accompagnement Union des villes suisses

Martin Tschirren
Roman Widmer

Équipe de projet Ecoplan

Matthias Amacher
René Neuenschwander
Ramin Mohagheghi

Photos

Rolf Siegenthaler, Berne (sur mandat de l'UVS)

Traduction

proverb, Biel-Bienne

Layout

Atelier KE, Meiringen

Impression

Küchler Druck, Giswil

Projets d'agglomération Bilan et perspectives

Une coordination efficace des transports et de l'urbanisation

1^{er} part	Rapport principal
2^e part	Exemples de mesures
3^e part	Compendium

Sommaire

Liste des abréviations	4
Préface	5
1 Projets d'agglomération en tant que partie de la politique d'agglomération de la Confédération	6
1.1 Historique de la politique d'agglomération	6
1.2 Le projet d'agglomération: un instrument central à l'échelle fédérale	6
2 En quoi consistent les projets d'agglomération Transports et urbanisation?	11
2.1 Nécessité d'agir: en quoi les projets d'agglomération sont-ils nécessaires	11
2.2 En quoi consiste un projet d'agglomération?	12
2.3 Le déroulement: cinq étapes sur un cycle de quatre ans	12
2.4 Exigences de base des projets d'agglomération	15
2.5 Critères d'efficacité pour l'évaluation des projets d'agglomération	17
3 Aperçu des projets d'agglomération	19
3.1 Les agglomérations	19
3.2 Projets d'agglomération de la première et de la deuxième génération	20
3.3 Contributions de la Confédération aux projets d'agglomération	29
3.3.1 Contributions à des projets d'agglomération de la première génération	29
3.3.2 Contributions à des projets d'agglomération de la deuxième génération	30
3.3.3 Taux des cotisations et contributions par tête	31
3.3.4 Autres mesures prévues	33
3.4 Entités responsables des projets d'agglomération	33
4 Mise en œuvre des projets d'agglomération	35
4.1 Réussites importantes en termes de mise en œuvre	35
4.2 Mesures non réalisées et leurs causes	42
5 Bilan intermédiaire: les projets d'agglomération sont efficaces	44
5.1 Impact des projets d'agglomération	44
5.2 Défis et potentiels d'amélioration	45
5.2.1 Défi 1: assurer le financement à long terme	46
5.2.2 Défi 2: conserver une vision d'ensemble du trafic	46
5.2.3 Défi 3: effet contraignant et flexibilité de la mise en œuvre	46
5.2.4 Défi 4: coordination avec des projets d'infrastructure nationaux	46
5.2.5 Défi 5: ancrage au niveau communal	47
5.2.6 Défi 6: mesure de l'efficacité de projets d'agglomération	47
5.2.7 Défi 7: focus du cofinancement	48
5.2.8 Défi 8: détermination du périmètre d'agglomération	48
5.2.9 Défi 9: augmentation des charges administratives au niveau communal et cantonal	49
6 Conclusions	50
Liste des ouvrages de référence	53
2^e part Exemples de mesures	57
3^e part Compendium	93

Liste des abréviations

Par.	Paragraphe
PA	Projet d'agglomération
ARE	Office fédéral du développement territorial
Art.	Article
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
OFS	Office fédéral de la statistique
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
CHF	Franc suisse
G.	Génération
EB	Exigence de base
FI	Fonds d'infrastructure
LFInfr	Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (RS 725.13)
P	Paysage
LUMin	Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (RS 725.116.2)
OUMin	Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (RS 725.116.21)
Mio	Million
TIM	Trafic individuel motorisé
MOCA	Monitoring et contrôle de l'efficacité des projets d'agglomération
Mrd	Milliard
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
LFORTA	Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
TP	Transports publics
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération
U	Urbanisation
PRODES	Programme de développement stratégique
SWOT	Analyse des forces/faiblesses et des possibilités/risques
CTA	Conférence tripartite sur les agglomérations
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
T	Transports
CE	Critère d'efficacité
ZEB	Futur développement de l'infrastructure ferroviaire

Préface

Projets d'agglomération: poursuivre avec succès le développement de l'instrument le plus novateur de la politique suisse des transports

Le fonds d'infrastructure a défini, il y a tout juste dix ans, la base d'une histoire couronnée de succès de la politique suisse des transports: les projets d'agglomération Transports et urbanisation. L'exigence de longue date de l'Union des villes suisses visant une participation de la Confédération aux transports en agglomération était devenue une réalité.

Les projets d'agglomération sont l'expression de la constatation que la Confédération, les cantons, les villes et les communes ont un intérêt national commun à disposer de transports opérationnels en agglomération. L'engagement de la Confédération est ancré à plusieurs reprises dans la Constitution. Notamment l'article 50 de la Constitution engage la Confédération à tenir compte de la situation particulière des villes et des agglomérations.

Avant la mise en œuvre des projets d'agglomération, des projets importants de transports en espace urbain n'étaient en partie pas réalisables. Par sa participation, la Confédération évite aux villes et cantons de financer seuls des infrastructures de transport d'un intérêt supérieur. Les projets d'agglomération servent en outre de base au développement coordonné des transports et de l'urbanisation. Pour la première fois, le cofinancement de mesures ne se concentre pas uniquement sur un moyen de transport déterminé. Au lieu de cela, l'infrastructure de transport qui déploie les meilleurs effets sur les lieux peut être réalisée.

La nécessité d'agir dans le domaine des transports en agglomération reste aujourd'hui encore importante. De premières mesures réalisées montrent toutefois que les nouveaux instruments sont efficaces. Le présent rapport révèle concrètement ces effets à partir de chiffres, de faits et d'exemples.

Le rapport fait clairement apparaître qu'un développement continu des infrastructures suisses de transport ne pourra réussir qu'avec une prise en considération des transports en agglomération. Ceux-ci pourront être maîtrisés uniquement lors de l'implémentation d'autres projets d'agglomération. Le premier pas a été fait. Il s'agit à présent de préserver les points forts des projets, d'éliminer certaines faiblesses et surtout de garantir rapidement un financement suffisant et durable à l'échelle fédérale. Cette success story pourra ainsi se poursuivre dans l'intérêt de la population, de l'économie et de l'environnement de tout le pays.



Renate Amstutz
Directrice de l'Union des villes suisses

1 Projets d'agglomération en tant que partie de la politique d'agglomération de la Confédération

1.1 Historique de la politique d'agglomération

La conception d'un système de transports en espace urbain représente depuis toujours un immense défi. Les transports doivent bien fonctionner tout en assurant une circulation compatible. La réponse aux besoins de la population doit être garantie et la population active doit pouvoir se déplacer entre son lieu de résidence et son lieu de travail. La question portant sur la conception «adéquate» du système de transports communaux et de la structure de l'urbanisation est posée de longue date et a reçu sous forme récurrente différentes réponses depuis qu'elle a été posée pour la première fois.

Les questions de transports et d'urbanisation constituaient une part importante des discussions sur «l'intensité du problème» qui se sont tenues dans les villes-centres et les agglomérations à partir des années 90: une séparation spatiale croissante entre le lieu de résidence et le lieu de travail, ainsi qu'une concentration géographique de certains groupes de la population ont été constatées. En lien avec «l'exode urbain», ces signes de «suburbanisation» ont eu pour conséquence une augmentation supplémentaire de la demande de transports, en particulier des flux pendulaires, ce qui a par ailleurs généré des systèmes de transports surchargés, ainsi qu'une pollution accrue de l'air et l'augmentation des nuisances sonores. Par ailleurs, la notion aujourd'hui obsolète de «villes-A» s'est répandue; l'expression correspondait, en allemand, à un contexte socio-démographique précis comportant une part supérieure à la moyenne de personnes âgées (Alte), de pauvres (Arme), de familles monoparentales (Alleinerziehende), de personnes dépendantes (Abhängige), de chômeurs (Arbeitslose) et d'étrangers (Ausländer) dans les villes: tous des groupes de personnes qui génèrent comparativement de faibles revenus fiscaux et représentent de lourdes charges pour les pouvoirs publics (Frey 1996).

Il s'est rapidement avéré qu'il s'agissait là de défis urbains spécifiques qui ne s'arrêtaient pas aux limites communales. Ils devaient être abordés à l'échelle intercommunale. C'est pourquoi l'Union des villes suisses a exigé dès juillet 1994 que les villes soient mieux intégrées dans les politiques sectorielles confédérales. À l'échelle parlementaire, il a été demandé dans un postulat transmis au Conseil fédéral début 1997 d'établir un rapport sur l'ampleur et la compensation des charges des villes-centres. À partir du «Rapport sur les centres urbains» de l'année 1999, le Conseil fédéral a ensuite adopté le 19 décembre 2001 les bases conceptuelles de sa politique des agglomérations dans le cadre du rapport sur la «Politique des agglomérations de la Confédération». Le Conseil fédéral a ancré dans ce rapport le fait que la politique des agglomérations de la Confédération devait contribuer au développement durable de l'espace urbain. Il y qualifiait les projets d'agglomération de mesure prioritaire pour l'amélioration de la collaboration dans le domaine des transports ainsi que pour la coordination des thèmes territoriaux importants au sein d'une agglomération. Simultanément, la Confédération a accordé dès le départ une grande importance à la collaboration entre la Confédération, les cantons, les villes et les communes. La Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA), qui a servi depuis de plateforme à la politique commune des agglomérations, a été créée à cet effet par la Confédération, les cantons, les villes et les communes le 20 février 2001.

1.2 Le projet d'agglomération: un instrument central à l'échelle fédérale

Par sa politique d'agglomération incitative, la Confédération souhaite d'une part encourager la création de réseaux et la collaboration dans les agglomérations. D'autre part, des mesures contribuant au développement durable de l'espace urbain doivent être soutenues. Les projets d'agglomération Transports et urbanisation sont les éléments phares de cette politique.

Le fonds d'infrastructure régit à l'échelle fédérale le cofinancement des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (message du 2 décembre 2005 définitivement en vigueur dans

le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure depuis le 1^{er} janvier 2008). Six milliards de CHF au total sont ainsi mis à disposition à l'échelle fédérale sur une période de 20 ans.

La Confédération a soumis son soutien financier du trafic d'agglomération à diverses conditions. Elle exige en particulier des agglomérations une planification générale des transports et de l'urbanisation sous forme d'un projet d'agglomération à titre de condition d'obtention de contributions fédérales au trafic d'agglomération.

Le rapport «Politique des agglomérations 2016+» résume les objectifs supérieurs des projets d'agglomération comme suit:

- **Qualité de vie élevée:** les agglomérations proposent une qualité de vie élevée et une forte cohésion interne dans une société plurielle.
- **Attrait économique:** les agglomérations sont renforcées dans leur rôle de moteur de l'économie et proposent un cadre économique attrayant face à la concurrence internationale.
- **Développement urbain de qualité:** les agglomérations se distinguent par un développement qui utilise les ressources avec ménagement, un développement urbain de qualité à l'intérieur du milieu bâti et une délimitation claire de leur extension dans l'espace.
- **Efficacité de la collaboration:** les agglomérations, soit les villes et les communes qui les composent, sont habilitées à relever les défis auxquels elles font face. Elles les empoignent avec vigueur et développent des modes efficaces de collaboration.

Les projets d'agglomération doivent contribuer à l'atteinte de ces objectifs. Cela doit en particulier se produire par le biais d'objectifs relevant des domaines thématiques suivants:

Gouvernance politique dans l'espace fonctionnel: l'action nécessaire dans les agglomérations ne trouve plus de réponse pertinente à l'intérieur des frontières communales, cantonales ou nationales. Les projets d'agglomération doivent contribuer sous forme accrue à une collaboration verticale, horizontale et multisectorielle dans les agglomérations. Cela reflète la pensée en espaces fonctionnels contenue dans le concept territorial suisse. Les agglomérations forment un espace fonctionnel dans le sens où elles couvrent des fonctions essentielles telles que le travail, l'habitat, les achats et les loisirs et présentent simultanément une densité d'utilisation de l'espace relativement élevée.

Coordination des transports et de l'urbanisation: la Confédération formule les exigences envers les contenus de projets d'agglomération, dont l'évaluation est réalisée sous son égide. L'utilisation des infrastructures de transport doit être optimisée au-delà des entités responsables du trafic et l'accessibilité doit être ainsi globalement améliorée. La Confédération verse pour cela des contributions pour les infrastructures de transport qui génèrent un système global de transports plus efficace et plus durable dans les villes et les agglomérations au profit des routes, du rail et de la mobilité douce (art. 17 a LUMin). La priorité est donnée aux projets d'agglomération qui contribuent à résoudre les problèmes de transport et d'environnement les plus importants (art. 17 d LUMin). Les infrastructures de transport doivent être optimisées en coordination avec le développement urbain. À cet effet, le développement urbain à l'intérieur du milieu bâti et une densité de qualité des territoires de logements et d'emplois sur des emplacements bien desservis doivent être encouragés.

Protéger les espaces paysagers: l'augmentation de la surface bâtie et la mobilité croissante provoquent un mitage durable. Des terres de culture disparaissent, la pression sur les espaces contenant des valeurs naturelles ou paysagères élevées augmente et les infrastructures de transport, en particulier dans les espaces urbains où la demande de logements et d'emplois est forte, sont de plus en plus surchargées. C'est pourquoi la politique des agglomérations a également pour objectif de coordonner l'urbanisation et le système de transports de manière à réduire la consommation de surfaces et à préserver des paysages précieux.

BASES JURIDIQUES DES PROJETS D'AGGLOMÉRATION

- L'art. 50 al. 3 de la Constitution fédérale constitue la base de la conception de la politique des agglomérations de la Confédération. Il y est ancré que la Confédération «prend en considération la situation particulière des villes, des agglomérations urbaines et des régions de montagne». L'art. 86 al. 3 lettre bbis de la Constitution fédérale constitue la base de l'utilisation d'une partie du revenu de l'impôt sur les huiles minérales affecté aux transports routiers en vue d'améliorer l'infrastructure des transports dans les villes et les agglomérations.
- Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure du 6 octobre 2006 (RS 725.13; LFIInfr): Les prescriptions sommaires relatives à l'utilisation des fonds (art. 4 et art. 7 al. 5-7 LFIInfr) ainsi que les traits fondamentaux du financement des projets (art. 7 al. 3 et 4 LFIInfr) sont statués dans ce décret (parallèlement à la création du fonds). 20 milliards de CHF (situation des prix en 2005, sans prise en considération du renchérissement et de la TVA) pour l'achèvement (8,5 milliards de CHF) et l'élimination des goulets d'étranglement (5,5 milliards de CHF) du réseau des routes nationales et pour l'amélioration des infrastructures de trafic dans les villes et les agglomérations (6 milliards de CHF) seront mis à disposition durant 20 ans à partir du fonds d'infrastructure. L'art. 7 al. 3 LFIInfr prévoit que le Conseil fédéral de l'Assemblée fédérale présente un programme de cofinancement de projets d'agglomérations (programme en faveur du trafic d'agglomération) au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la LFIInfr. L'art. 7 al. 4 stipule que le Conseil fédéral devra demander à l'Assemblée fédérale la libération des fonds de cofinancement des projets d'agglomération pour l'étape suivante de quatre ans.
- La loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et la redevance autoroutière, articles 17a à 17d (RS 725.116.2; LUMin) et l'ordonnance correspondante du 7 novembre 2007 (RS 725.116.21; OUMin), articles 19 à 25, contiennent les autres dispositions sur l'aide accordée au trafic d'agglomération. Sont notamment à souligner:
 - Conformément à l'art. 17b LUMin, les contributions de la Confédération sont versées aux cantons à l'intention des entités responsables. Le Conseil fédéral désigne les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions. Le Conseil fédéral s'appuie pour ce faire sur la définition de l'Office fédéral de la statistique.
 - L'art. 23 OUMin stipule que la planification et la réalisation des projets d'agglomération sont du ressort des entités organismes responsables. Ils sont notamment responsables de l'adéquation technique et de la conformité des différentes parties du projet. Pour garantir le caractère obligatoire du projet d'agglomération, les entités responsables des pouvoirs publics concernés (canton, commune) doivent l'approuver.
 - Les critères d'évaluation des projets d'agglomération sont régis dans les grandes lignes par la LUMin. Les «Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération» du DETEC régissent les exigences de base à remplir ainsi que les critères de détermination de l'efficacité du projet («critères d'efficacité») dans le détail.
 - Concernant le montant des contributions de la Confédération, l'art. 22 OUMin prévoit qu'il dépende de l'efficacité globale d'un projet d'agglomération et s'élève de 30 à 50 % aux coûts imputables prouvés.

Urbanisme durable et développement durable des espaces ouverts: les projets d'agglomération doivent également soutenir le développement durable des espaces ouverts. Une impulsion correspondante est émise par la Confédération, qui prend en considération des mesures appropriées lors de l'évaluation des effets d'un projet d'agglomération.

Renforcement de la compétitivité: la Suisse doit miser sur ses forces et faire valoir ses atouts, en particulier dans les espaces urbains, moteurs économiques de l'ensemble du pays. Avec les projets d'agglomération, la Confédération veut encore renforcer indirectement la compétitivité de l'espace urbain, en particulier en assurant l'accessibilité des agglomérations.

Financement et compensation des charges particulières et des charges des centres: avec les contributions fédérales à des mesures relevant de projets d'agglomération, la Confédération contribue aux coûts locaux d'infrastructures de transport dont l'utilité dépasse les limites des communes respectives.

FINANCEMENT DES CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES AUX PROJETS D'AGGLOMÉRATION: LFINFR ET FORTA

Afin d'assurer l'avenir d'un trafic d'agglomération performant, le Conseil fédéral a nommé une commission d'experts sur le thème «Trafic d'agglomération» qui a commencé son travail au printemps 2001 sous la présidence du conseiller aux États Peter Bieri et a présenté son rapport final au Conseil fédéral un an plus tard. Le rapport a identifié la nécessité d'agir dans le domaine du trafic d'agglomération et a qualifié celui-ci de défi d'une portée nationale. Sur la base du rapport, le conseiller fédéral a demandé au Parlement, dans le cadre de son message sur la contre-proposition relative à l'initiative Avanti, d'intensifier considérablement l'engagement financier de la Confédération dans le trafic d'agglomération. Le trafic d'agglomération devrait toutefois rester une tâche des cantons et des communes. Conformément à la proposition du groupe d'experts Bieri, les contributions supplémentaires de la Confédération pour le trafic d'agglomération devraient être financées par le fonds d'infrastructure (300 à 350 millions de CHF par an) par le biais d'un élargissement de l'affectation de l'impôt sur les huiles minérales. La réforme de la péréquation financière (RPT) discutée au Parlement au même moment constitue la base constitutionnelle correspondante. Pour obtenir une solution relevant d'une vision globale aux problèmes de transport, la Confédération a exigé un projet d'agglomération élaboré en tant que base de décision pour le cofinancement de projets. Étant donné que le Conseil fédéral considérait le problème comme exerçant une pression urgente, il a fait progresser l'élaboration des bases légales du financement (fonds d'infrastructure) parallèlement aux tâches de planification et de projet dans le cadre des projets d'agglomération. Le fonds d'infrastructure régissait ainsi à l'échelle fédérale le cofinancement des infrastructures

de trafic dans les villes et les agglomérations (message du 2 décembre 2005 définitivement en vigueur sous forme de la loi sur le fonds d'infrastructure depuis le 1^{er} janvier 2008). 6 milliards de CHF au total ont été ainsi mis à disposition à l'échelle fédérale sur une période de 20 ans.

2,56 milliards de CHF, soit respectivement 43%, ont été libérés sous forme de contributions à la construction de 23 projets du trafic d'agglomération urgents prêts à être réalisés (décision fédérale du 4 octobre 2006). Pour les projets d'agglomération de la première génération, 1,51 milliard de CHF ont été libérés (décision fédérale du 21 septembre 2010), de même que 1,70 milliard de CHF pour ceux de la deuxième génération (décision fédérale du 16 septembre 2014).

Par conséquent, il reste encore 0,23 milliard de CHF dans le fonds d'infrastructure, ce qui ne suffit pas de loin au cofinancement de futurs projets d'agglomération. Il y a certes lieu de présumer que toutes les mesures cofinancées par la Confédération ne seront pas réalisées jusqu'en 2027 et que les fonds correspondants seront de nouveau reversés au fonds d'infrastructure. Cela ne change toutefois en rien le constat fondamental: une nouvelle base juridique est nécessaire tant au financement de la troisième et de la quatrième génération qu'à la garantie sur le long terme des projets d'agglomération. Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et la loi fédérale correspondante sur le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA) doivent constituer cette nouvelle base juridique. Le Parlement, la population et les États devront décider ultérieurement du FORTA.

2 En quoi consistent les projets d'agglomération Transports et urbanisation?

2.1 Nécessité d'agir: en quoi les projets d'agglomération sont-ils nécessaires

L'augmentation continue des surfaces urbanisées et les besoins croissants en superficie par tête confèrent une importance accrue à la coordination du développement de l'urbanisation et des transports, ainsi qu'au traitement intégral de l'urbanisation, des transports et du paysage avec prise en considération des ressources financières.

À l'avenir également, l'économie et la population continueront d'enregistrer une croissance supérieure à la moyenne dans les espaces urbains. De même, la demande de transports augmentera encore tout particulièrement dans les agglomérations. La problématique des transports s'en trouve intensifiée: engorgement des routes et surcharge des transports publics. De nouvelles lacunes du réseau et des problèmes de sécurité voient le jour dans le domaine de la mobilité douce. La conservation de la substance ainsi que l'exploitation et le développement des infrastructures de transport confrontent les cantons, les villes et les communes à de graves problèmes financiers.

La concentration de la croissance sur l'agglomération permet toutefois de réduire l'augmentation globale du trafic. En effet, les distances parcourues par personne et par jour dans les villes et les agglomérations sont d'environ 15% inférieures à la moyenne suisse et jusqu'à un quart inférieures aux valeurs correspondantes dans les espaces ruraux. Un développement ciblé de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, une concentration de la croissance sur des sites bien desservis par les transports publics et une amélioration de l'infrastructure piétonne et cyclable permettent par ailleurs de dévier la demande de transports sous forme accrue vers les transports publics et la mobilité douce et, par conséquent, de désamorcer le problème de surface disponible insuffisante pour des infrastructures de transport.

Conclusion:

- Le développement urbain et le système de transport sont étroitement liés: les nouvelles offres de transport génèrent une croissance supplémentaire de l'urbanisation et, à l'inverse, la croissance de l'urbanisation peut accroître la demande en infrastructures de transport.
- La croissance durable de la population et des emplois entraînera une croissance continue de la surcharge des infrastructures de transport. Cela concerne tant le trafic individuel motorisé que les transports publics. En lien avec le besoin également croissant en superficie pour des logements et des emplois, la planification et le développement coordonnés d'infrastructures de transport et d'urbanisation dans les espaces urbains deviennent de plus en plus urgents.
- Le développement de l'espace urbain doit s'orienter sur l'infrastructure de transport existante, en particulier les arrêts des transports publics. Inversement, le développement de l'offre de transports doit être orienté vers les pôles existants et futurs du développement urbain.
- Notamment dans les villes, le développement de l'infrastructure routière ne peut être au mieux qu'une option ponctuelle étant donné que la surface nécessaire à cet effet fait défaut. De là l'importance d'une gestion des transports permettant d'exploiter l'espace routier limité de manière optimale. L'encouragement de moyens de transport efficaces en termes de surface (TP et vélo) est également important. Tous les usagers des transports profitent de telles mesures étant donné qu'elles contribuent à une meilleure circulation de tous les moyens de transport.

2.2 En quoi consiste un projet d'agglomération?

Exprimé de manière simplifiée, un projet d'agglomération est un instrument au moyen duquel l'agglomération expose les défis auxquels elle est confrontée dans le domaine du développement des transports et de l'urbanisation et les mesures concrètes avec lesquelles elle entend les maîtriser. Simultanément, l'agglomération met ainsi à la disposition de la Confédération les bases permettant de décider d'un éventuel cofinancement de ces mesures.

Un projet d'agglomération montre comment les transports et l'urbanisation doivent être développés et orientés sous forme globale et coordonnée. Pour cela, chaque projet d'agglomération reçoit une vision d'ensemble du développement futur de l'agglomération et en déduit les stratégies et mesures correspondantes. Dans ce contexte, les infrastructures locales, régionales et nationales des transports et de l'urbanisation sont prises en compte. Par ailleurs, les projets d'agglomération sont harmonisés avec les plans directeurs cantonaux.

2.3 Le déroulement: cinq étapes sur un cycle de quatre ans

L'élaboration, la vérification et la mise en œuvre de projets d'agglomération se font selon un rythme de quatre ans (cf. figure 2-1). Présentement, des projets d'agglomération de la première et de la deuxième génération sont à disposition. Les contributions de la Confédération aux projets d'agglomération de la troisième génération seront attribuées par décision de la Confédération en 2019.

Chaque génération de projets d'agglomération passe par cinq étapes typiques (cf. figure 2-2), qui sont présentées ci-après.

Figure 2-1: Élaboration, vérification et prise de décision à l'échelle fédérale ainsi que mise en œuvre des projets d'agglomération durant un cycle de quatre ans

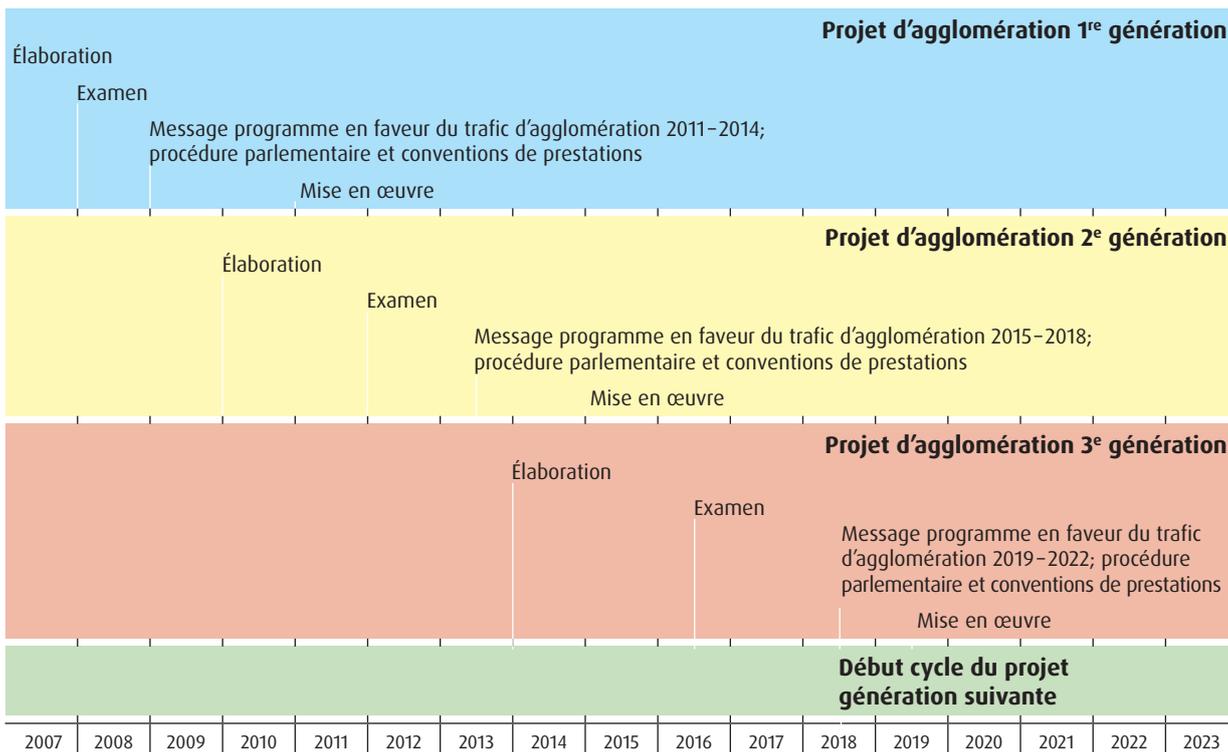
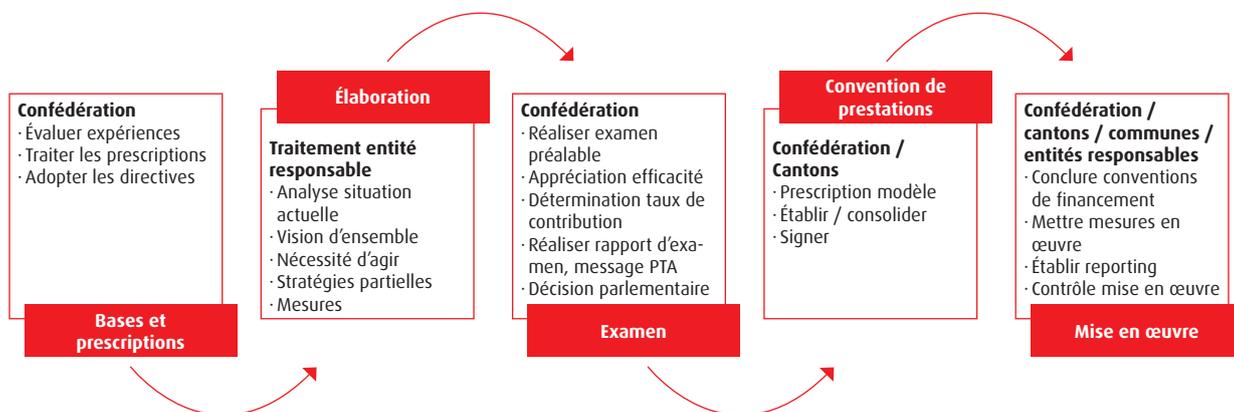


Figure 2-2: Aperçu des cinq étapes du programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA)



Source: propre présentation

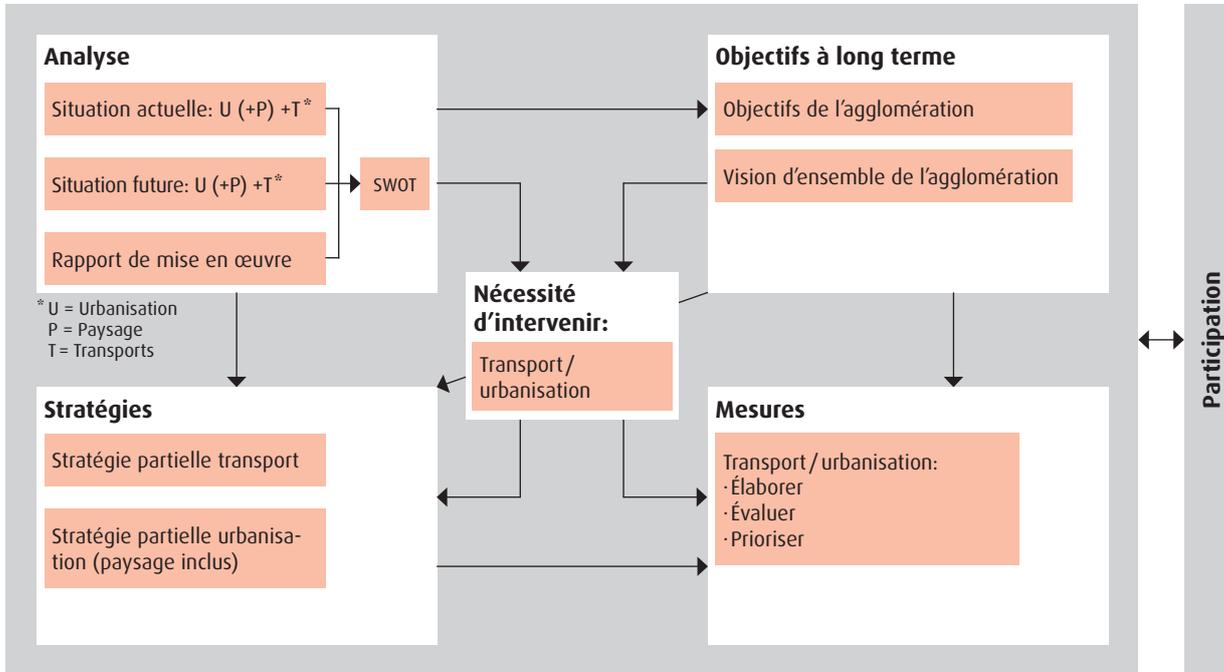
1^{re} étape – Bases et prescriptions: durant une 1^{re} étape, la Confédération et les cantons mettent à disposition les bases et prescriptions nécessaires à l'élaboration des projets d'agglomération. Les «Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération» («Directives du DETEC», cf. ARE 2015) servent essentiellement de référence. Ce document publié par l'Office fédéral du développement territorial présente l'ensemble du processus ainsi que les conditions-cadres applicables à cet effet. L'évaluation des expériences en matière de projets d'agglomération de la génération précédente est de ce fait un élément constitutif de la première étape. Cet échange d'expériences entre la Confédération et les cantons a un rôle important car il permet de tirer les leçons du passé. Les directives remaniées à partir de cette analyse entrent en vigueur par décision de la cheffe ou du chef du DETEC.

2^e étape – Élaboration des PA: les projets d'agglomération sont élaborés en intégrant les plans sectoriels et concepts à l'échelle fédérale, les planifications des infrastructures nationales des transports et les prescriptions cantonales (en particulier des plans directeurs cantonaux). La figure 2-3 présente les composantes essentielles en termes de contenus et leur interaction. Il importe de discerner un «fil conducteur» entre l'analyse, l'objectif sur le long terme, l'action nécessaire dérivée et les stratégies et mesures qui en découlent. De plus, la participation doit être assurée. Cela signifie que tant les collectivités territoriales impliquées (communes, collectivités régionales et cantons) que la population doivent participer à l'élaboration, à la mise en œuvre et au remaniement du projet d'agglomération.

Un projet d'agglomération est élaboré en plusieurs étapes qui se construisent sur une base de réciprocité et forment ainsi un fil conducteur:

- L'analyse de l'urbanisation et des transports en vue de la détermination de la situation actuelle et de la situation future sur la base d'un pronostic sur 15 à 25 ans est le point de départ. Pour cela, les forces et les faiblesses ainsi que les possibilités et les risques sont déterminés (analyse SWOT).
- Les résultats sont intégrés dans la définition des objectifs à long terme et dans la description de la vision d'ensemble.
- L'action nécessaire au développement des transports et de l'urbanisation est déduite et concrétisée dans le cadre des stratégies partielles relatives aux transports et à l'urbanisation à partir de l'analyse et de la vision d'ensemble.
- Les mesures afférentes à un projet d'agglomération en sont ensuite dérivées, évaluées et ordonnées en fonction des priorités.

Figure 2-3: Axes essentiels de l'élaboration de projets d'agglomération



Source: propre présentation

3^e étape – Examen des PA: les projets d'agglomération sont examinés par la Confédération sous l'égide de l'Office fédéral du développement territorial. À cet effet, la Confédération met à disposition les prescriptions en la matière et les instruments techniques nécessaires à la procédure d'examen. Dans un premier temps, l'accomplissement des exigences de base est examiné (cf. chapitre 2.4), puis l'impact est évalué (cf. chapitre 2.5). Les résultats sont respectivement documentés dans un rapport d'examen pour chaque projet d'agglomération. Ces rapports d'examen forment la base du message relatif à l'arrêté fédéral sur «la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération». Dans ce message, le Conseil fédéral présente au Parlement une requête relative aux taux de contribution aux différents projets d'agglomération et aux mesures à cofinancer à ce taux. Le Parlement débat sur les propositions du Conseil fédéral et adopte l'arrêté fédéral correspondant. Le taux de contribution adopté peut se situer entre 30 % et 50 % et se rapporte aux mesures cofinancées qui sont énumérées dans la dénommée «Liste A». La mise en œuvre des mesures de la Liste A doit généralement débiter au cours des quatre prochaines années.

4^e étape – Conventions de prestations: sur la base de l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération conclut des conventions de prestations avec les entités respectivement responsables des projets d'agglomération. Les cantons sont au minimum des parties prenantes étant donné qu'aucune autre entité ne dispose jusqu'à présent des compétences requises pour la conclusion de la convention de prestations. Les conventions de prestations sont un document de structure identique pour tous les projets d'agglomération dans lequel les mesures cofinancées par la Confédération (Liste A) ainsi que les mesures non cofinancées sont listées.

5^e étape – Mise en œuvre: en principe, toutes les mesures convenues dans la convention de prestations doivent être mises en œuvre indépendamment de la question si elles sont cofinancées par la Confédération. Les modalités de versement pour les mesures cofinancées par la Confédération sont convenues dans une convention de financement correspondante conclue entre l'Office fédéral compétent (Office fédéral des routes pour les projets relatifs aux routes et à la mobilité douce, Office fédéral

des transports pour les projets ferroviaires) et l'entité responsable à laquelle se rapporte la mesure. L'administration du fonds localisée auprès de l'Office fédéral des routes verse les contributions de la Confédération. Dans le cadre du rapport de mise en œuvre, les entités responsables de la prochaine génération de projets d'agglomération présentent un rapport sur la mise en œuvre des mesures contenues dans les conventions de prestations. Un contrôle des effets est prévu pour les générations futures des projets d'agglomération; il repose sur les quatre indicateurs «répartition modale», «accidents», «habitants selon la classe de desserte en transports publics» et «emplois selon la classe de desserte en transports publics» pour lesquels les agglomérations formulent un objectif concret.

2.4 Exigences de base des projets d'agglomération

La Confédération veille à ce que tous les projets d'agglomération remplissent les mêmes exigences qualitatives et puissent être mutuellement comparés. À cet effet, elle définit les exigences de base que doit remplir un projet d'agglomération. Les projets d'agglomération doivent par exemple satisfaire à des exigences détaillées concernant le processus de planification et les contenus de la planification, la participation et la constitution d'entités responsables.

La Confédération exige que les projets d'agglomération remplissent obligatoirement les exigences de base. Il s'agit d'exigences minimales qui doivent garantir la traçabilité du projet d'agglomération et une qualité minimale. Si un projet d'agglomération ne remplit pas clairement une ou plusieurs exigences de base, la Confédération rejette le projet. Dans ce cas, une demande de cofinancement peut être de nouveau présentée à la Confédération pour la prochaine génération de projets d'agglomération dans le cadre d'un projet d'agglomération remanié et amélioré. Les six exigences de bases suivantes doivent être remplies (cf. ARE 2015, chap. 3.4):

Exigence de base 1 – Démarche participative: les collectivités territoriales (communes, organismes régionaux et cantons) ainsi que la population d'une agglomération sont associées à l'élaboration, à la mise en œuvre et à la révision du projet d'agglomération. La population doit avoir la possibilité de s'exprimer sur le contenu du projet dans sa globalité. L'objectif est que le projet d'agglomération jouisse d'un large appui politique, afin de pouvoir garantir une mise en œuvre aussi harmonieuse que possible.

Exigence de base 2 – Définition d'une entité responsable: tous les acteurs impliqués dans le projet d'agglomération parlent d'une seule voix dans leurs relations avec la Confédération. À cet effet, ils désignent un interlocuteur unique pour discuter avec la Confédération. L'entité responsable assure l'élaboration efficiente et coordonnée du projet d'agglomération et apporte la preuve à la Confédération que les organes compétents de toutes les collectivités impliquées ont approuvé le projet d'agglomération et se sont engagées, dans le cadre de leurs compétences, à mettre en œuvre le projet d'agglomération.

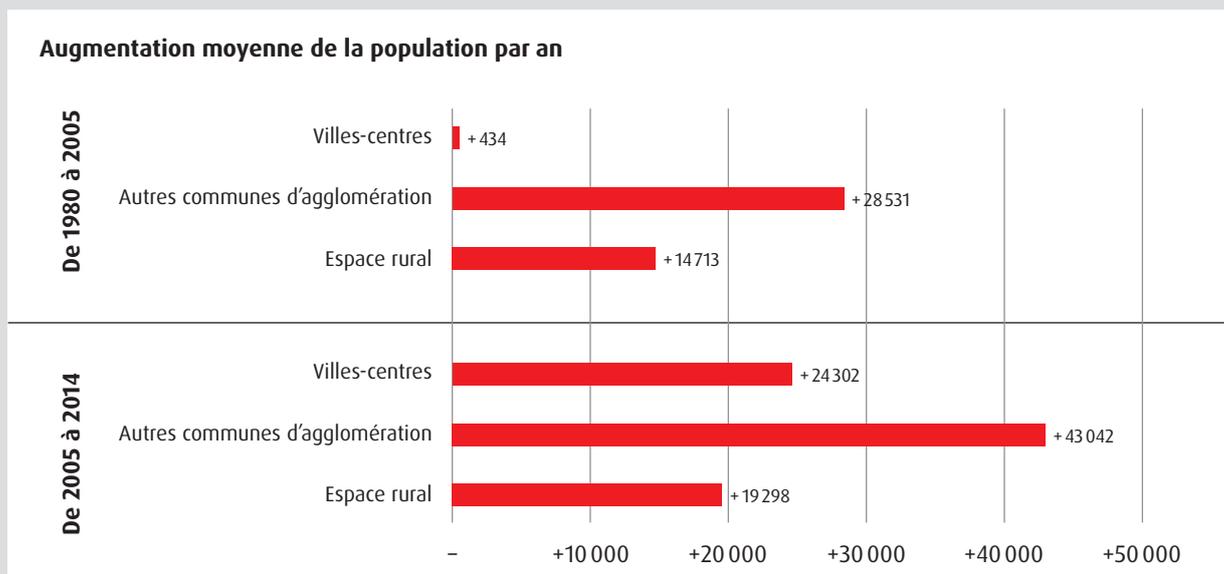
Exigence de base 3 – Analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action: le projet d'agglomération présente une analyse du développement passé, de l'état actuel et de l'évolution future de la structure de l'urbanisation et du paysage, des systèmes de transport et de la trame environnementale. Il fait notamment émerger les potentiels, les points faibles et les besoins d'action de l'agglomération. Cette analyse doit aider à concentrer le projet d'agglomération sur les priorités et les enjeux principaux de l'agglomération et doit également permettre à toutes les parties impliquées de comprendre l'agglomération sous forme approfondie. Les pronostics en matière de développement démographique et économique doivent concorder avec les hypothèses du plan directeur cantonal et les prescriptions de la loi révisée sur l'aménagement du territoire. L'horizon temporel de ces pronostics se situe de 15 à 25 ans à partir de la situation actuelle.

CROISSANCE DE LA POPULATION DANS LES AGGLOMÉRATIONS

Dans les années 1980 à 2005, la croissance de la population dans les villes-centres était pratiquement nulle, alors qu'elle se situait approximativement à 1% par an dans les autres communes d'agglomération et à 0,8% par an en milieu rural. La tendance s'est inversée dans les villes-centres au début du siècle. La population a alors également nettement augmenté dans les villes-centres (plus de 1% par an entre 2005 et 2014), alors que le taux de croissance restait approximativement inchangé dans les autres communes d'agglomération et dans les communes rurales. Une comparaison des chiffres absolus montre l'ampleur de cette tendance inversée dans les villes-centres: entre 1980 et 2005, les villes-centres ont enregistré une augmentation d'un peu plus de 400 habitants par an. Cette augmentation a dépassé les 24 000 habitants par an durant la période de 2005 à 2014.

Il est difficile de prévoir le développement à venir. La tendance indique toutefois une poursuite de la croissance

de la population dans les agglomérations. L'OFS élabore périodiquement des scénarios de l'évolution future de la population. Selon une régionalisation des scénarios en fonction des différents types d'espaces réalisée par l'ARE en 2012 (OFS scénario «Moyenne»), les villes-centres devraient s'attendre à une augmentation d'environ 6% de 2010 à 2030. Dans les autres communes d'agglomération, une croissance de 25% était attendue contre seulement environ 14% dans les espaces ruraux. Ces pronostics établis en fonction des types d'espaces ne sont plus à disposition pour les pronostics de population les plus actuels pour 2045 de l'OFS. Comparé à l'évolution réelle, il s'avère toutefois qu'une croissance nettement supérieure à celle des scénarios régionalisés a été amorcée dans les villes-centres entre 2005 et 2014. Aujourd'hui déjà, la population des villes-centres est d'environ 270 000 habitants supérieure au chiffre à l'époque estimé d'environ 2 millions d'habitants.



Source: propre exposé sur la base de l'évaluation des données par l'ARE (2012/2016)

Exigence de base 4 – Développement de mesures dans tous les domaines, s’intégrant dans une suite logique (fil conducteur visible) reliant vision d’ensemble, stratégies sectorielles et priorisation: le projet d’agglomération doit présenter une planification d’ensemble dans les domaines urbanisation et transports. Il englobe une vision d’ensemble qui coordonne les transports et l’urbanisation sur le long terme. La vision d’ensemble doit être proactive et ambitieuse, toutefois rester réaliste et être bien acceptée. La vision d’ensemble constitue la base de la stratégie sectorielle Transports et de la stratégie sectorielle Urbanisation à partir desquelles des mesures concrètes doivent être dérivées et priorisées. En termes de développement urbain, il importe par exemple de définir et de prioriser les pôles de développement (emplois, logements), les sites dédiés à des équipements à fort trafic, la délimitation de l’urbanisation vers l’extérieur, les critères applicables à la mise en zone à bâtir ainsi que les espaces naturels et paysagers protégés ou dignes d’être protégés.

Dans le domaine des transports par exemple, le réseau routier actuel et futur, le système de transports publics et le réseau de mobilité douce doivent être traités. Des questions d’intermodalité (accès aux gares et arrêt TP, Park+Ride, Bike+Ride, etc.) et de gestion des stationnements, ainsi que les possibilités de gestion du trafic et de la mobilité doivent être prises en considération.

Exigence de base 5 – Description et argumentation de la priorisation des mesures: les mesures d’un projet d’agglomération doivent être décrites et priorisées. La priorisation des mesures résulte d’une évaluation de leur efficacité et de leurs coûts (relation entre le coût et l’utilité). Le contenu et la situation des mesures doivent être exposés le plus précisément possible (description, carte). Il convient de montrer que la mesure respective est en cohérence avec la vision d’ensemble et la stratégie sectorielle correspondante, de même que son imbrication avec le besoin avéré d’agir et l’horizon temporel de la réalisation de la mesure (début de la construction et durée approximative).

Exigence de base 6 – Mise en œuvre et procédure de contrôle: le projet d’agglomération et ses mesures doivent être intégrés dans la planification cantonale et ont force obligatoire pour les autorités. Il convient de démontrer la faisabilité financière de la mise en œuvre des mesures pour les cantons et les communes. Les agglomérations produisent des rapports de mise en œuvre qui sont nécessaires en tant qu’une des bases du contrôle de l’efficacité par la Confédération.

2.5 Critères d’efficacité pour l’évaluation des projets d’agglomération

Lorsqu’un projet d’agglomération répond aux exigences de base, la Confédération le soumet à un contrôle d’efficacité. À cet effet, elle a défini quatre critères d’efficacité qui sont dérivés des objectifs supérieurs de la politique d’agglomération et fixés par la loi fédérale concernant l’utilisation de l’impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (art. 17d al. 2 LUMin). Tant l’impact du projet d’agglomération dans sa globalité (impact du projet) que celui des différentes mesures sont évalués à partir de ces critères d’efficacité. Sur la base de l’impact du projet et des coûts globaux d’un projet d’agglomération, la Confédération fixe le montant du taux de contribution pour le cofinancement des mesures (entre 30 % et 50 %).

Les quatre critères d’évaluation et les sous-critères correspondants sont présentés sous forme condensée ci-après (ils sont exposés sous forme détaillée dans les Directives pour l’examen et le cofinancement des projets d’agglomération de 2^e génération, cf. ARE 2015, chap. 3.5).

Critère d’efficacité 1 – Amélioration de la qualité du système de transports: l’impact d’un projet d’agglomération sur la qualité du système de transports est évalué à partir d’un grand nombre de sous-critères. L’amélioration du trafic piétonnier et cycliste, du système de transports publics et du réseau routier en font par exemple partie. L’impact sera en outre évalué au regard de l’accessibilité (p.ex. réduction des situations d’engorgement), de l’intermodalité (amélioration du transbordement entre les différents modes) ou de mesures concernant la demande (gestion du trafic).

Critère d'efficacité 2 – Développement de l'urbanisation vers l'intérieur: l'impact d'un projet d'agglomération sur le développement de l'urbanisation est évalué à partir de trois sous-critères: il est examiné si le projet d'agglomération contribue à concentrer les emplois et la population et si ce développement concentré de l'urbanisation se fait sur des sites appropriés, en particulier en coordination avec le système de transports. Il est évalué si le projet d'agglomération contribue à réduire le mitage (p.ex. au moyen de lignes de délimitation de l'urbanisation), puis il est examiné si la qualité des espaces publics peut être améliorée.

Critère d'efficacité 3 – Accroissement de la sécurité du trafic: pour définir l'impact du projet d'agglomération sur la sécurité du trafic, son influence sur la sécurité «objective» (sécurité quasiment mesurable) et «subjective» (sécurité ressentie) est examinée.

Critère d'efficacité 4 – Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources: l'impact du projet d'agglomération sur les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources est évalué à partir de sa contribution à la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO₂, ainsi que des nuisances sonores. Il est également examiné si un projet d'agglomération réduit la consommation de surface et contribue à la revitalisation des espaces naturels et paysagers.

LE CONCEPT « VISION D'ENSEMBLE »

La Confédération demande aux agglomérations d'élaborer une vision commune, orientée vers l'avenir, dénommée «vision d'ensemble», dans le cadre de l'élaboration de projets d'agglomération. Les entités responsables composées de cantons et de communes doivent fixer leurs objectifs communs à moyen et long terme et s'orienter vers cette vision lors de la déduction de mesures. Les agglomérations abordent cette mission sous des formes très différentes. C'est ainsi que les quatre projets d'agglomération du canton de Zurich se réfèrent à la vision pour l'ensemble du canton de Zurich sous forme d'un dénommé concept d'aménagement de l'espace du plan directeur cantonal. La future structure de l'urbanisation, des réseaux de transport ainsi que de la nature et du paysage y est représentée sur une carte. Cette vision d'ensemble est également concrétisée pour l'espace respectif dans les projets d'agglomération. Dans le canton de Berne, les projets d'agglomération sont coordonnés avec les concepts régionaux de transport global et d'urbanisation dont le périmètre dépasse les limites de l'agglomération. Non seulement le périmètre de l'agglomération, mais aussi le développement des environs ruraux sont ainsi intégrés dans la vision d'ensemble. L'agglomération de Bâle a élaboré sa propre vision d'ensemble 2030 dans un processus participatif international et transcantonal. Winterthour montre sous forme exemplaire comment vision d'ensemble, stratégies et mesures peuvent être reliées: un fil conducteur est tendu de l'analyse aux mesures. À cet effet, la vision d'ensemble, les stratégies partielles et les mesures ont été abordées dans le cadre d'un principe intégral de planification; des réflexions et stratégies conceptuelles retraçables ont été notamment exposées pour tous les moyens de transport. La vision d'ensemble, qui a été approfondie et concrétisée pour la ville de Winterthour, montre par ailleurs quels territoires devront être modifiés à l'avenir. L'agglomération Saint-Gall-Arbon-Rorschach expose dans sa vision d'ensemble comment elle entend obtenir une structure de centre cohérente au sein de l'agglomération.

3 Aperçu des projets d'agglomération

3.1 Les agglomérations

L'Office fédéral de la statistique définit le périmètre des agglomérations suisses. Pour la première et la deuxième génération de projets d'agglomération, cette définition correspond aux agglomérations selon la figure 3-1. Conformément aux directives de la Confédération, elles étaient autorisées à présenter un projet d'agglomération. La délimitation adoptée antérieurement est complétée de la nouvelle définition de l'espace urbain pour les projets d'agglomération de la troisième génération actuellement en cours.

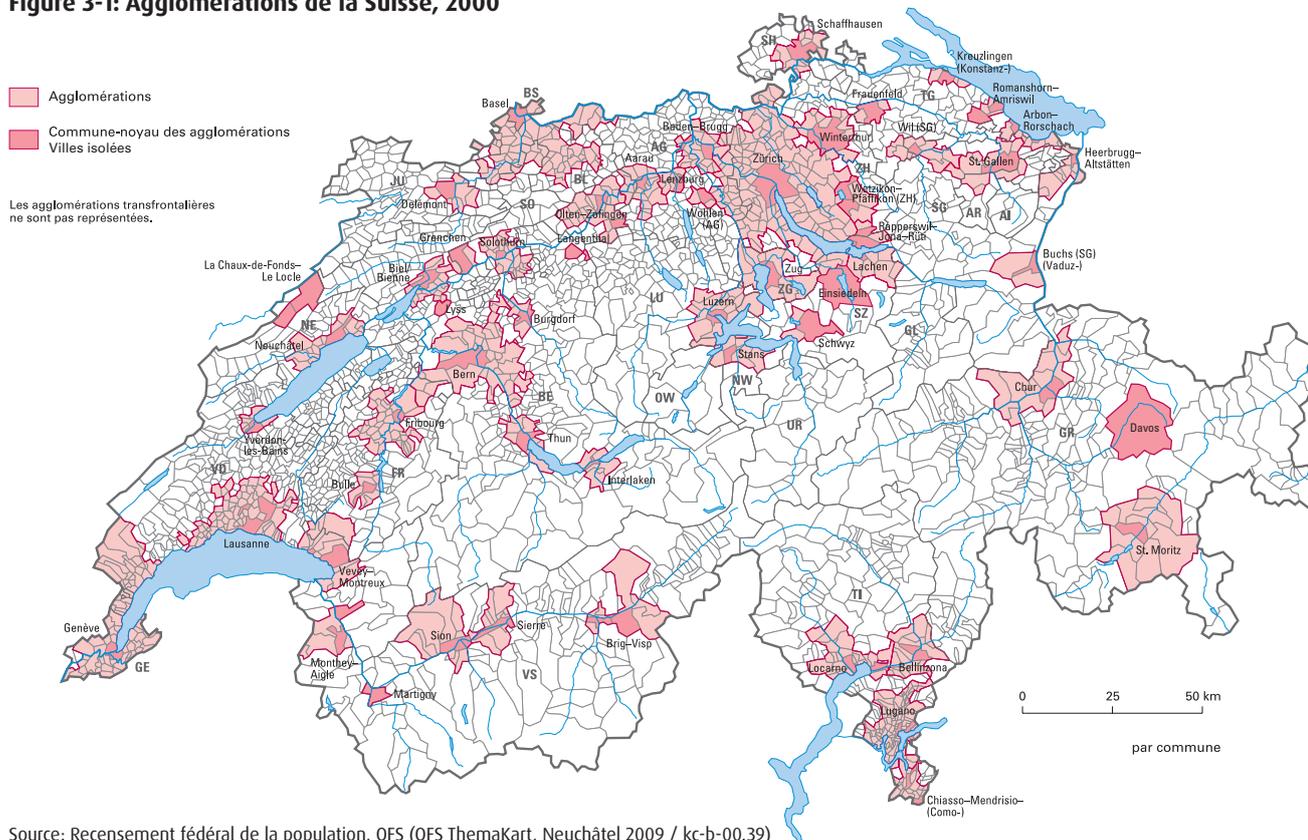
En complément de la carte, la figure suivante présente le nombre d'habitants et d'emplois dans les différentes agglomérations, l'augmentation de leur population au cours des dix dernières années, ainsi que le rapport entre le nombre d'habitants et le nombre d'emplois. Les chiffres se rapportent au périmètre statistique des agglomérations conformément à la définition de l'OFS de l'année 2000. Par ailleurs, les indications se limitent aux habitants et aux emplois domiciliés dans la partie suisse de l'agglomération. Les classes de grandeur des agglomérations sont par contre définies par la quantité totale d'habitants, avec prise en compte de la population frontalière. Dans la deuxième génération des projets d'agglomération, elles correspondent aux délimitations suivantes (sachant que les limites entre classe de grandeurs peuvent de nouveau changer pour les futures générations):

- Les grandes agglomérations ont plus de 300 000 habitants
- Les agglomérations moyennes ont entre 50 000 et 300 000 habitants
- Les petites agglomérations ont moins de 50 000 habitants. Les villes isolées ont également moins de 50 000 habitants et ne possèdent pas, en outre, de structure d'agglomération typique composée d'un centre, des communes de l'agglomération et des communes périphériques. Dans le cadre des projets d'agglomération, elles sont traitées tout comme les petites agglomérations.

Les agglomérations présentent des situations initiales très différentes non seulement dans le rapport entre habitants et emplois, mais aussi, ces dernières années, en termes de croissance de la population. L'augmentation de la population la plus importante est constatée dans certaines moyennes et petites agglomérations. La population de Bulle, Chablais, Kreuzlingen-Konstanz, Lenzbourg et Fribourg a par exemple augmenté de 19 %, voire plus. Parmi les grandes agglomérations, Lausanne-Morges, Genève et Zurich présentent une croissance de 12 à 15 % (Berne et Bâle enregistrent respectivement une augmentation de 7 et 6 %). Durant la période sous observation, Davos est la seule ville à n'enregistrer aucune augmentation de sa population.

Le rapport entre habitants et emplois varie fortement d'une agglomération à l'autre. Zurich, Berne, Saint-Gall, Zoug, Chiasso-Mendrisio, Frauenfeld, Langenthal, St-Moritz, Davos et Martigny (ville isolée) présentent une valeur de plus de 70 emplois pour 100 habitants. Par contre, le nombre d'emplois des agglomérations suivantes est inférieur à 50 pour 100 habitants: Vevey-Montreux, Thoune, Locarno, Arbon-Rorschach, Rapperswil-Jona/Rüti, Chablais, Lachen, Sierre-Montana, Amriswil-Romanshorn, Wohlen (AG) et Einsiedeln (ville isolée). Pour cette deuxième catégorie d'agglomérations, il y a lieu de présumer qu'elles présentent un solde négatif typique de pendulaires, ce qui signifie que le nombre de personnes travaillant dans d'autres agglomérations est (nettement) supérieur à celui des personnes venant de l'extérieur de l'agglomération.

Figure 3-1: Agglomérations de la Suisse, 2000



3.2 Projets d'agglomération de la première et de la deuxième génération

30 projets d'agglomération de la première génération ont été présentés à l'Office fédéral du développement territorial jusqu'à la date de référence (31 décembre 2007). Ces 30 projets d'agglomération englobent 37 agglomérations qui comprennent 90 % de la population des agglomérations et, par conséquent, environ deux tiers de la population suisse au total.

Comparativement, 41 projets d'agglomération de la deuxième génération ont été présentés pour examen à l'Office fédéral du développement territorial (date de référence le 30 juin 2012). Il s'agit ici de 13 nouveaux projets et de 28 projets remaniés de la première génération. 23 cantons, environ 800 villes et communes ainsi que diverses collectivités territoriales de France, d'Allemagne, d'Autriche et du Liechtenstein participent à ces 41 projets d'agglomération.

Cette étendue est également illustrée par la figure 3-3 qui présente un aperçu des projets d'agglomération de la première et de la deuxième génération. Les remarques relatives au périmètre dans la colonne de droite de la figure sont importantes quant à la compréhension des chiffres et figures de cette publication. Elles indiquent les agglomérations (conformément à la définition de l'OFS en l'an 2000) affectées conjointement aux projets d'agglomération respectifs dans le cadre du rapport. Par exemple, les statistiques relatives au projet d'agglomération «Obersee» sont issues de l'association des indications sur les agglomérations OFS «Rapperswil-Jona/Rüti» et «Lachen». Zurich, par contre, est l'unique agglomération conformément à la définition de l'OFS pour laquelle il existe deux projets d'agglomération en deuxième génération («Zürich-Glattal» et «Limmattal»). Par conséquent, les chiffres indiqués sur les tableaux suivants concordent avec ceux communiqués dans les projets d'agglomération uniquement si le périmètre utilisé dans le projet d'agglomération correspond exactement

Figure 3-2: Habitants et emplois par agglomération 2013/14

Agglomérations par classe de grandeur (par ordre alphabétique)	Nombre habitants 2014	Nombre emplois 2013	Augmentation habitants depuis 2005	Emplois pour 100 habitants
Grandes agglomérations				
Basel	513 367	356 170	5.6 %	69.4
Bern	365 238	297 320	6.8 %	81.4
Genève (franco-valdo-genevois / Grand Genève) ¹	550 866	366 141	11.6 %	66.5
Lausanne-Morges	357 222	240 687	14.6 %	67.4
Zürich	1'251 199	889 307	13.6 %	71.1
Moyennes agglomérations				
Aarau (Aareland)	92 703	63 761	12.6 %	68.8
Arbon-Rorschach (CH)	60 772	28 947	7.2 %	47.6
Baden-Brugg (Aargau-Ost)	123 959	75 768	13.7 %	61.1
Bellinzona	52 858	29 491	11.3 %	55.8
Biel/Bienne	96 275	54 241	9.4 %	56.3
Chur	72 540	47 153	9.2 %	65.0
Fribourg	116 514	72 634	19.1 %	62.3
Kreuzlingen	31 221	18 246	20.4 %	58.4
Locarno	62 931	30 684	6.7 %	48.8
Lugano	142 652	99 683	12.3 %	69.9
Luzern	217 662	145 980	9.3 %	67.1
Chiasso-Mendrisio (Mendrisiotto)	51 562	40 993	7.4 %	79.5
Neuchâtel (RUN)	80 904	50 587	5.7 %	62.5
Olten-Zofingen	116 186	69 558	11.0 %	59.9
Rapperswil-Jona / Rüti (Obersee)	55 161	26 533	8.8 %	48.1
Heerbrugg (Rheintal)	56 260	31 414	10.9 %	55.8
Vevey-Montreux (Rivelac)	97 691	45 532	14.8 %	46.6
Schaffhausen	69 106	39 872	8.1 %	57.7
Sion	66 155	42 198	17.9 %	63.8
Solothurn	78 636	43 408	6.1 %	55.2
St. Gallen	154 490	117 448	6.3 %	76.0
Thun	97 186	48 516	5.3 %	49.9
Buchs (Werdenberg-Liechtenstein)	23 901	12 658	12.3 %	53.0
Wil	73 755	37 150	10.6 %	50.4
Winterthur	148 619	77 967	14.7 %	52.5
Zug	115 709	103 655	13.3 %	89.6
Wetzikon-Pfäffikon (Zürcher Oberland)	54 649	27 504	16.8 %	50.3
Petites agglomérations				
Amriswil-Romanshorn	27 911	12 771	12.9 %	45.8
Brig-Visp	36 488	22 103	10.8 %	60.6
Bulle	30 384	16 952	29.8 %	55.8
Burgdorf	29 633	20 111	7.0 %	67.9
Monthey-Aigle	41 895	20 772	19.0 %	49.6
Delémont	20 877	14 614	10.1 %	70.0
Frauenfeld	30 981	22 322	12.1 %	72.1
Grenchen	26 183	14 635	4.6 %	55.9
Interlaken	23 357	13 052	6.6 %	55.9
La Chaux-de-Fonds-Le Locle (RUN)	49 460	34 087	5.2 %	68.9
Lachen (Obersee)	40 353	16 368	18.4 %	40.6
Lenzburg (Aargau-Ost)	32 107	18 300	19.1 %	57.0
Stans (Nidwalden)	31 171	17 762	5.6 %	57.0
Schwyz	26 834	16 649	6.6 %	62.0
Sierre-Montana	39 059	17 322	12.3 %	44.3
St. Moritz	15 119	15 525	6.1 %	102.7
Wohlen (AG) (Aargau-Ost)	25 010	11 381	15.2 %	45.5
Yverdon-les Bains	35 756	21 054	18.6 %	58.9
Villes isolées				
Davos	11 136	8 856	-0.3 %	79.5
Einsiedeln	14 949	6 587	11.8 %	44.1
Langenthal	15 316	12 415	6.0 %	81.1
Lyss	14 183	7 779	10.4 %	54.8
Martigny	17 342	12 929	15.8 %	74.6

Sources: Habitants: ESPOP 2005/STATPOP 2014, emplois: OFS STATENT 2013, définition de l'agglomération de 2000 de l'OFS

¹ Entre parenthèses: nom du projet d'agglomération si une autre dénomination a été choisie.

aux périmètres de l'OFS (en partie réunis). De plus, les villes isolées sont traitées en tant que petites agglomérations dans les projets d'agglomération.

La liste montre que plusieurs agglomérations voisines ont fusionné pour l'élaboration d'un projet d'agglomération commun. Plusieurs projets d'agglomération s'étendent sur plusieurs cantons, voire pour certains au-delà des frontières nationales. Cette procédure est en adéquation avec «l'esprit des projets d'agglomération» qui met en évidence la collaboration et la concertation à l'échelon supérieur. Par conséquent, le choix du périmètre doit être également défini au regard des défis concrets. Ils peuvent être extrêmement différents selon l'agglomération.

La Confédération a développé le système de dénommés indicateurs MOCA afin de positionner l'analyse des défis spécifiques aux agglomérations sur une base harmonisée. Partant de la situation concrète, des valeurs-cibles à long terme doivent être définies pour ces quatre indicateurs à partir des projets d'agglomération de la troisième génération. La Confédération a l'intention d'appliquer un contrôle de l'efficacité aux projets d'agglomération suivants en intégrant ces quatre indicateurs. Les indicateurs servent de base à la comparaison de l'évolution dans les agglomérations appartenant à la même classe de grandeur dans le temps et permettent d'obtenir ainsi des indications sur les mesures nécessaires dans les différentes agglomérations. Il s'agit des quatre indicateurs suivants:

- **Habitants par niveau de qualité de desserte TP:** pourcentage d'habitants par niveau de qualité de desserte TP
- **Emplois par niveau de qualité de desserte TP:** pourcentage d'emplois par niveau de qualité de desserte TP
- **Répartition modale:** pourcentage de trafic individuel motorisé par rapport au total de la distance journalière parcourue par lieu de résidence
- **Accidents:** nombre de personnes accidentées (blessures et décès) dans la circulation routière pour 1000 habitants

Habitants par niveau de qualité de desserte TP

Le concept du niveau de qualité de desserte TP a été développé afin de déterminer la qualité de l'offre des transports publics. La distance géographique jusqu'à l'arrêt de transports publics, la fréquence des haltes à ces arrêts et le moyen de transport public jouent un rôle important dans ce contexte². Pour le calcul des pourcentages d'habitants par niveau de qualité de desserte TP, il est déterminé combien d'habitants ou d'emplois se trouvent dans les zones qui présentent divers niveaux de qualité de desserte TP. La figure 3-4 montre que les niveaux de qualité de desserte TP présentent des différences significatives selon l'agglomération. Les grandes agglomérations et les agglomérations pourvues de carrefours de communication TP ont tendance à proposer une meilleure desserte TP.

Emplois par niveau de qualité de desserte TP

Une situation similaire est obtenue également en termes de niveau de qualité de desserte des emplois (cf. figure 3-5). Une part élevée d'emplois satisfaisant au niveau de qualité maximal (A) se situe en particulier dans les grandes agglomérations. Toutefois, des agglomérations de moyenne importance qui disposent d'une plaque tournante TP centrale telles que Lucerne, Winterthur et Saint-Gall ainsi que les petites agglomérations Brigue-Viège-Naters, Yverdon et Langenthal présentent une très bonne desserte de leurs emplois. Les agglomérations Rheintal, Bulle, Chablais et Nidwald présentent par contre tout particulièrement des pourcentages élevés d'emplois mal desservis par les TP.

² Le niveau de qualité de desserte TP résulte d'une association de la catégorie d'arrêt et de l'accessibilité des arrêts pour les piétons (distance de l'arrêt en mètres). Le moyen de transport (train, tramway, bus) ainsi que la fréquence des haltes des TP à cet arrêt jouent un rôle lors de la détermination de la catégorie d'arrêt. Les zones situées très près d'un arrêt appartenant à la catégorie d'arrêt élevée obtiennent les meilleurs notes (niveau de qualité A). Exemples: le périmètre d'au maximum 500 m autour d'une gare doit être affecté au niveau de qualité A s'il est desservi selon une fréquence de 5 minutes par une ou plusieurs lignes. Si un bus circule uniquement toutes les heures ou toutes les demi-heures, la zone située dans un périmètre de 300 m est affectée au niveau de qualité D alors que les zones situées hors de ces 300 m ne reçoivent plus aucun niveau de qualité.

Figure 3-3: Projets d'agglomération de la première et de la deuxième génération par classe de grandeur (classement par nombre d'habitants)

Projet d'agglomération	1 ^{er} G.	2 ^e G.	Remarques relatives au périmètre
Grandes agglomérations			
Zürich	<input checked="" type="checkbox"/>		Agglomérations Zürich et Winterthur lors de la 1 ^{re} génération
Zürich Glattal	(Zürich)	<input checked="" type="checkbox"/>	Communes: Zürich, Bassersdorf, Bachenbülach, Bülach, Dietlikon, Dübendorf, Fällanden, Kloten, Maur, Nürensdorf, Opfikon, Rümlang, Schwerzenbach, Volketswil, Wallisellen et Wangen-Brüttisellen
Limmattal	(Zürich)	<input checked="" type="checkbox"/>	Parts de l'agglomération Zürich: Communes de Bergdietikon, Killwangen, Spreitenbach, Würenlos (AG); Dietikon, Geroldswil, Oberengstringen, Oetwil a.d.L., Unterengstringen, Urdorf, Schlieren, Weiningen (ZH)
Genève (Grand Genève)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Région de Genève avec territoires étrangers proches de la frontière
Basel	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Trois pays et quatre cantons
Bern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans Schüpfen, Bösingen (FR), Wünnewil-Flamatt (FR) et Schmitten (FR)
Lausanne-Morges	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Moyennes agglomérations			
Luzern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Lors de la 2 ^e génération, Hergiswil (part de l'agglomération Luzern) ne participera plus au PA Nidwalden mais au PA Luzern
St. Gallen-Arbon-Rorschach	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Avec les agglomérations St.Gallen et Arbon-Rorschach
Aareland	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Avec les agglomérations Aarau et Olten-Zofingen
Aargau-Ost	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Avec les agglomérations Lenzburg, Baden-Brugg et Wohlen
Winterthur	(Zürich)	<input checked="" type="checkbox"/>	Avec les communes de Lindau et Illnau-Effretikon (agglomération Zürich) ainsi qu'Elgg et Turbental. Sans Henggart
Lugano	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans Bissone, Maroggia, Melano et Rovio (participe au PA Mendrisiotto)
RUN (Neuchâtel)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Avec les agglomérations de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds-Le Locle
Fribourg		<input checked="" type="checkbox"/>	Sans Grolley et Tavel
Zug	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans Neuheim, Oberägeri, Unterägeri et Walchwil
Biel/Bienne-Lyss	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dès la 2 ^e génération avec la ville isolée de Lyss
Rivelac		<input checked="" type="checkbox"/>	Avec Roche (VD). Sans Attalens, Bossonnens et Remaufens
Thun	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Obersee	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Avec les agglomérations Rapperswil-Jona / Rütli et Lachen ainsi que quelques communes des agglomérations Zürich et Wetzikon-Pfäffikon
Solothurn	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Wil		<input checked="" type="checkbox"/>	Avec Kirchberg et Jonschwil
Chur	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Avec Fläsch, Maienfeld et Jenins
Schaffhausen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sion		<input checked="" type="checkbox"/>	
Locarno		<input checked="" type="checkbox"/>	Avec Brissago, Centovalli, Gambarogno et Mergoscia
Rheintal		<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomération Heerbrugg
Zürcher Oberland		<input checked="" type="checkbox"/>	Le périmètre (avec des mesures) contient: <ul style="list-style-type: none"> - Agglomération Wetzikon-Pfäffikon: Bäretswil, Hinwil, Hittnau, Pfäffikon ZH et Wetzikon - Communes de l'agglomération Zürich: Bubikon, Fehraltorf, Gossau, Grüningen, Mönchaltorf, Russikon, Seegräben et Uster
Bellinzona		<input checked="" type="checkbox"/>	Avec Molino et Sant'Antonio. Sans Contone (participe au PA Locarno)
Mendrisiotto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Avec Bissone, Maroggia, Melano et Rovio (agglomération Lugano) ainsi qu'Arognio et Meride
Kreuzlingen-Konstanz		<input checked="" type="checkbox"/>	Avec Kemmental et Lengwil
Werdenberg-Liechtenstein		<input checked="" type="checkbox"/>	Avec Gams, Planken, Sargans, Sennwald et Wartau
Petites agglomérations			
Chablais		<input checked="" type="checkbox"/>	Avec Bex et Ollon. Sans Troistorrens
Brig-Visp-Naters	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans Zeneggen
Yverdon	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Avec Pomy
Stans/Nidwalden		<input checked="" type="checkbox"/>	Avec Dallenwil, Emmetten, Hergiswil et Wolfenschiessen (2 ^e génération: entier canton de Nidwalden)
Frauenfeld	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Bulle	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans Echarlens et Marsens
Burgdorf	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Interlaken	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Delémont	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Langenthal		<input checked="" type="checkbox"/>	
Davos		<input checked="" type="checkbox"/>	

Figure 3-4: Pourcentage d'habitants par niveau de qualité de desserte TP dans le périmètre OFS (2013)

Agglomération(s)	Très bonne desserte (A)	Bonne desserte (B)	Desserte médiocre (C)	Faible desserte (D)	Desserte marginale
Grandes agglomérations					
Genève	53.8 %	16.6 %	13.0 %	11.8 %	4.9 %
Bern	28.7 %	27.2 %	21.3 %	14.6 %	8.2 %
Basel	27.1 %	29.4 %	21.7 %	16.9 %	5.0 %
Lausanne-Morges	27.0 %	35.7 %	17.3 %	11.2 %	8.7 %
Zürich*	22.9 %	24.7 %	26.0 %	20.7 %	5.7 %
Moyennes agglomérations					
Luzern	22.7 %	33.9 %	28.6 %	10.5 %	4.3 %
Winterthur	18.0 %	33.7 %	23.5 %	16.5 %	8.3 %
Fribourg	16.6 %	22.6 %	11.7 %	22.3 %	26.8 %
St. Gallen-Arbon-Rorschach	16.3 %	27.0 %	28.0 %	20.3 %	8.3 %
Rivelac	15.2 %	20.5 %	27.1 %	23.2 %	14.0 %
Biel/Bienne-Lyss	14.9 %	39.4 %	17.3 %	22.0 %	6.3 %
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	13.6 %	42.2 %	22.7 %	15.4 %	6.2 %
Zug	12.7 %	31.9 %	35.6 %	13.3 %	6.4 %
Schaffhausen	12.7 %	30.3 %	27.7 %	22.6 %	6.7 %
Aargau-Ost	10.2 %	25.1 %	37.7 %	22.5 %	4.4 %
Chur	10.0 %	30.1 %	25.8 %	27.2 %	6.9 %
Thun	8.2 %	35.1 %	27.8 %	18.9 %	10.0 %
Kreuzlingen-Konstanz	8.2 %	17.9 %	45.1 %	24.6 %	4.2 %
Solothurn	7.5 %	8.1 %	32.0 %	36.7 %	15.7 %
Wil	6.2 %	7.5 %	30.1 %	41.5 %	14.8 %
Zürcher Oberland	5.9 %	9.0 %	34.4 %	37.1 %	13.6 %
Lugano	5.9 %	32.6 %	19.4 %	27.2 %	14.9 %
Bellinzona	5.7 %	10.8 %	22.4 %	45.2 %	15.9 %
Locarno	5.4 %	14.4 %	30.0 %	33.6 %	16.5 %
Aareland	4.1 %	18.0 %	42.0 %	27.4 %	8.5 %
Werdenberg-Liechtenstein	3.4 %	6.0 %	32.4 %	44.5 %	13.7 %
Obersee	3.2 %	8.6 %	42.5 %	32.1 %	13.7 %
Mendrisiotto	1.3 %	15.5 %	25.8 %	37.2 %	20.2 %
Rheintal	1.3 %	10.1 %	26.4 %	41.1 %	21.1 %
Sion**	0.0 %	10.9 %	14.4 %	44.4 %	30.3 %
Petites agglomérations					
Brig-Visp-Naters	22.9 %	19.5 %	19.4 %	28.8 %	9.4 %
Langenthal	19.9 %	28.1 %	34.6 %	15.8 %	1.7 %
Yverdon	13.4 %	25.8 %	37.9 %	16.9 %	6.0 %
Burgdorf	11.1 %	19.1 %	24.0 %	35.9 %	9.8 %
Chablais	9.3 %	11.9 %	28.5 %	29.8 %	20.5 %
Frauenfeld	9.0 %	19.2 %	46.2 %	19.3 %	6.3 %
Davos	5.7 %	48.6 %	24.5 %	8.9 %	12.2 %
Delémont	5.1 %	10.7 %	20.8 %	44.7 %	18.7 %
Interlaken	4.5 %	8.3 %	28.7 %	50.4 %	8.1 %
Bulle	3.5 %	11.0 %	25.9 %	39.8 %	19.8 %
Stans/Nidwalden**	0.0 %	4.1 %	26.1 %	51.8 %	18.0 %

Remarque: Les indications se rapportent aux périmètres OFS partiellement réunis des agglomérations. Ce périmètre peut être différent de celui des projets d'agglomération.

* Zurich dispose de plusieurs projets d'agglomération. Seules des indications relatives à l'ensemble de l'agglomération sont à disposition (périmètre OFS).

** Sion et Stans n'ont aucune zone à niveau de qualité TP A dans le périmètre OFS concernant les horaires des transports 2013/14. De telles zones peuvent toutefois exister dans le périmètre du projet d'agglomération (p.ex. à Hergiswil NW).

Source: Propre exposé, préparation des données par ARE (2016): STATPOP 2013 et horaires HAFAS 2013/14; des définitions des niveaux de qualité sont à disposition dans le rapport ARE (2016), Niveaux de qualité de desserte par les transports publics – Méthodologie de calcul ARE.

Figure 3-5: Pourcentage d'emplois par niveau de qualité de desserte TP dans le périmètre OFS (2013)

Agglomération(s)	Très bonne desserte (A)	Bonne desserte (B)	Desserte médiocre (C)	Faible desserte (D)	Desserte marginale
Grandes agglomérations					
Genève	68.3 %	14.6 %	8.0 %	6.7 %	2.3 %
Bern	55.4 %	22.6 %	11.3 %	5.7 %	5.0 %
Basel	49.1 %	22.1 %	16.0 %	9.5 %	3.2 %
Zürich*	48.8 %	22.0 %	14.9 %	10.8 %	3.5 %
Lausanne-Morges	38.8 %	31.7 %	15.4 %	8.2 %	5.9 %
Moyennes agglomérations					
Luzern	44.6 %	23.9 %	19.7 %	8.8 %	3.0 %
Winterthur	44.6 %	28.5 %	13.4 %	7.9 %	5.6 %
Fribourg	38.5 %	19.5 %	14.8 %	14.5 %	12.7 %
St. Gallen-Arbon-Rorschach	36.4 %	23.3 %	20.8 %	13.6 %	5.9 %
Chur	35.3 %	17.3 %	30.5 %	12.8 %	4.0 %
Zug	33.2 %	33.0 %	22.8 %	8.3 %	2.7 %
Biel/Bienne-Lyss	31.5 %	28.2 %	21.0 %	14.8 %	4.5 %
Aargau-Ost	29.9 %	24.3 %	23.8 %	15.2 %	6.8 %
Rivelac	29.4 %	21.9 %	21.7 %	17.2 %	9.7 %
Lugano	29.3 %	28.6 %	17.3 %	17.4 %	7.3 %
Schaffhausen	27.9 %	32.0 %	23.4 %	11.8 %	5.0 %
Solothurn	27.8 %	16.9 %	22.2 %	19.6 %	13.4 %
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	27.8 %	39.5 %	17.9 %	10.7 %	4.0 %
Thun	24.4 %	30.8 %	25.2 %	11.3 %	8.3 %
Bellinzona	21.8 %	13.6 %	27.8 %	30.3 %	6.4 %
Aareland	21.7 %	22.3 %	30.0 %	19.5 %	6.5 %
Locarno	19.8 %	20.0 %	24.6 %	24.2 %	11.4 %
Wil	16.1 %	8.7 %	31.8 %	30.8 %	12.6 %
Kreuzlingen-Konstanz	13.9 %	20.2 %	48.2 %	15.3 %	2.4 %
Obersee	13.1 %	14.9 %	33.0 %	22.2 %	16.8 %
Werdenberg-Liechtenstein	11.3 %	10.7 %	28.8 %	38.9 %	10.2 %
Zürcher Oberland	11.1 %	14.7 %	26.7 %	37.5 %	9.9 %
Mendrisiotto	8.7 %	23.2 %	25.6 %	29.2 %	13.3 %
Rheintal	2.4 %	13.6 %	21.9 %	35.4 %	26.6 %
Sion**	0.0 %	36.5 %	14.6 %	33.9 %	15.0 %
Petites agglomérations					
Brig-Visp-Naters	50.7 %	14.6 %	10.8 %	15.7 %	8.2 %
Langenthal	44.7 %	13.2 %	25.7 %	13.7 %	2.7 %
Yverdon	38.9 %	17.0 %	26.0 %	15.1 %	3.0 %
Frauenfeld	34.9 %	17.0 %	27.8 %	16.1 %	4.3 %
Burgdorf	20.4 %	15.0 %	34.2 %	20.6 %	9.8 %
Bulle	18.4 %	17.4 %	18.3 %	26.4 %	19.5 %
Delémont	13.9 %	12.1 %	28.5 %	36.7 %	8.8 %
Chablais	10.3 %	19.8 %	18.9 %	31.2 %	19.9 %
Interlaken	8.3 %	22.2 %	34.3 %	25.5 %	9.8 %
Davos	3.9 %	63.9 %	13.9 %	10.7 %	7.6 %
Stans/Nidwalden**	0.0 %	11.6 %	24.5 %	41.6 %	22.3 %

Remarque: Les indications se rapportent aux périmètres OFS partiellement réunis des agglomérations. Ce périmètre peut être différent de celui des projets d'agglomération.

* Zurich dispose de plusieurs projets d'agglomération. Seules des indications relatives à l'ensemble de l'agglomération sont à disposition (périmètre OFS).

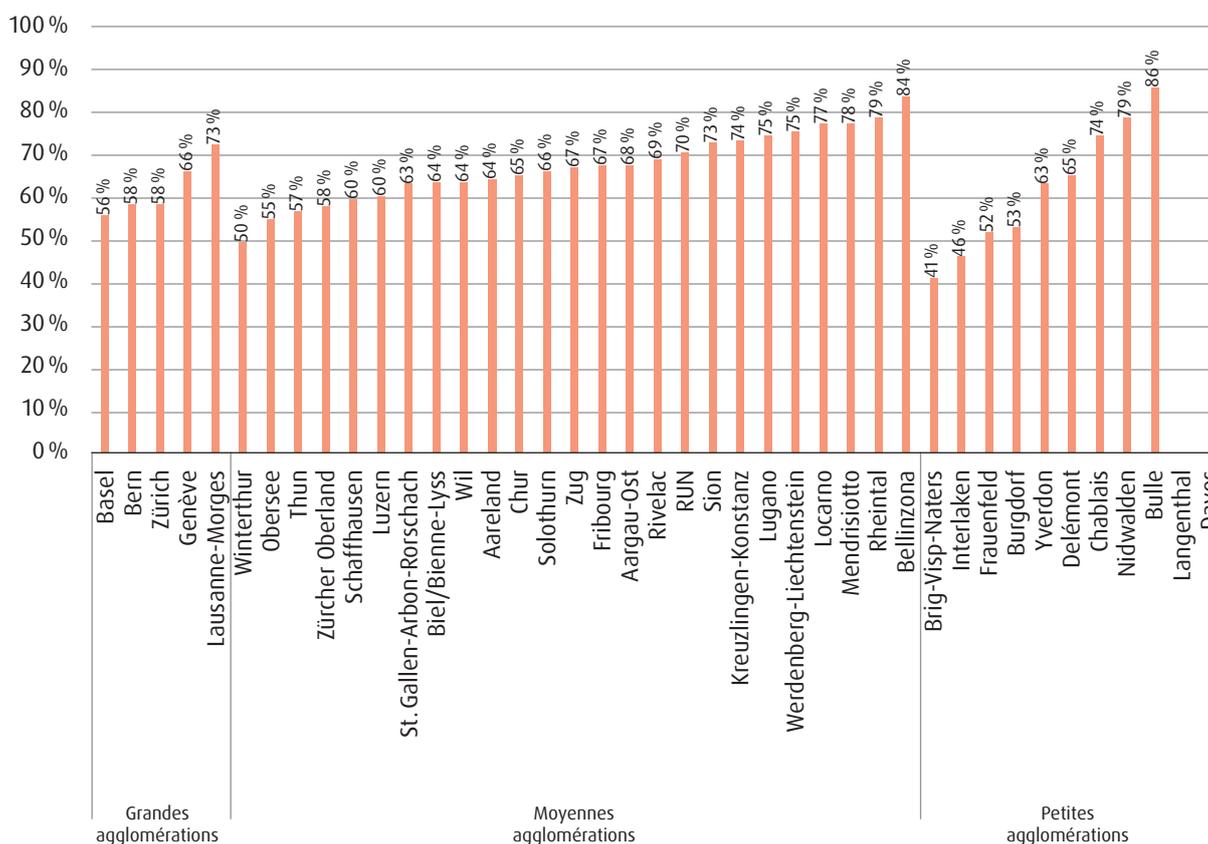
** Sion et Stans n'ont aucune zone à niveau de qualité TP A dans le périmètre OFS concernant les horaires des transports 2013/14. De telles zones peuvent toutefois exister dans le périmètre du projet d'agglomération (p.ex. à Hergiswil NW).

Source: Propre exposé, évaluation des données par ARE (2016): STATENT 2012 et horaires HAFAS 2013/14; des définitions des niveaux de qualité sont à disposition dans le rapport ARE (2016), Niveaux de qualité de desserte par les transports publics - Méthodologie de calcul ARE.

Répartition modale

L'indicateur MOCA «Répartition modale» montre la part du trafic individuel motorisé (TIM) en tenant compte des distances journalières parcourues. Les pourcentages TIM maximaux ont été calculés à Bulle, Bellinzona, Rheintal et Nidwald, sachant que les données reposant sur un microrecensement sont d'autant plus fiables lorsque le nombre d'habitants dans le périmètre est important (il n'existe pas d'indications fiables pour Davos et Langenthal en raison de sondages réduits). Il existe aussi des divergences considérables entre les grandes agglomérations. Lausanne-Morges, par exemple, présente un pourcentage TIM de presque 73 % contre un pourcentage TIM nettement inférieur à Berne, Bâle et Zurich (de 55 à 58 %). Brigue-Viège-Naters, Interlaken et Winterthur présentent des pourcentages TIM particulièrement faibles.

Figure 3-6: Répartition modale: part du trafic individuel motorisé tenant compte des distances journalières parcourues en 2010



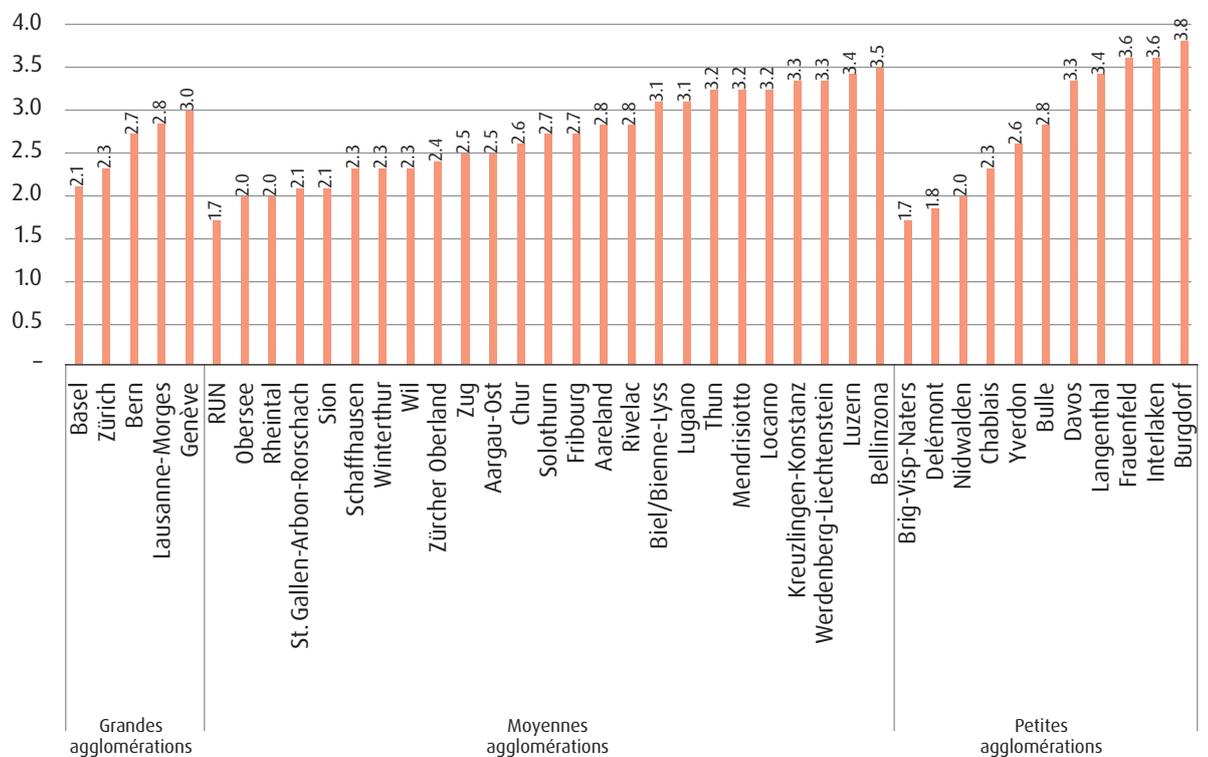
Remarque: Les indications se rapportent aux périmètres OFS partiellement réunis des agglomérations. Ce périmètre peut être différent de celui des projets d'agglomération. Les valeurs relatives aux petites et moyennes agglomérations sont très incertaines en raison de sondages en partie réduits. Notamment la base statistique pour Langenthal et Davos est trop petite pour des indications fiables.

Source: Propre exposé, évaluation des données par ARE (2016): microrecensement mobilité et transports 2010

Accidents

De même que les pourcentages de répartition modale, les chiffres relatifs aux accidents varient en fonction de l'agglomération. Ils font référence à un grand nombre d'accidents dans les périmètres des projets d'agglomération Burgdorf, Interlaken, Frauenfeld, Langenthal, Bellinzona et Lucerne. Parmi les grandes agglomérations, Genève à elle seule compte plus de 3 personnes accidentées pour 1000 habitants. Les taux d'accidents les plus faibles par classe de grandeur sont recensés à Bâle, Neuchâtel et Brigue-Visp-Naters. Il importe de noter que les indices de la figure 3-7 donnent un ordre de grandeur et ne représentent pas des chiffres précis étant donné qu'ils reposent sur un sondage réalisé par l'Office fédéral des routes.

Figure 3-7: Personnes accidentées dans la circulation routière pour 1000 habitants en 2013



Remarque: Les indications se rapportent aux périmètres OFS partiellement réunis des agglomérations. Ce périmètre peut être différent de celui des projets d'agglomération. En raison des périmètres et des sondages statistiques de faible ampleur, ces chiffres peuvent varier d'une année à l'autre.

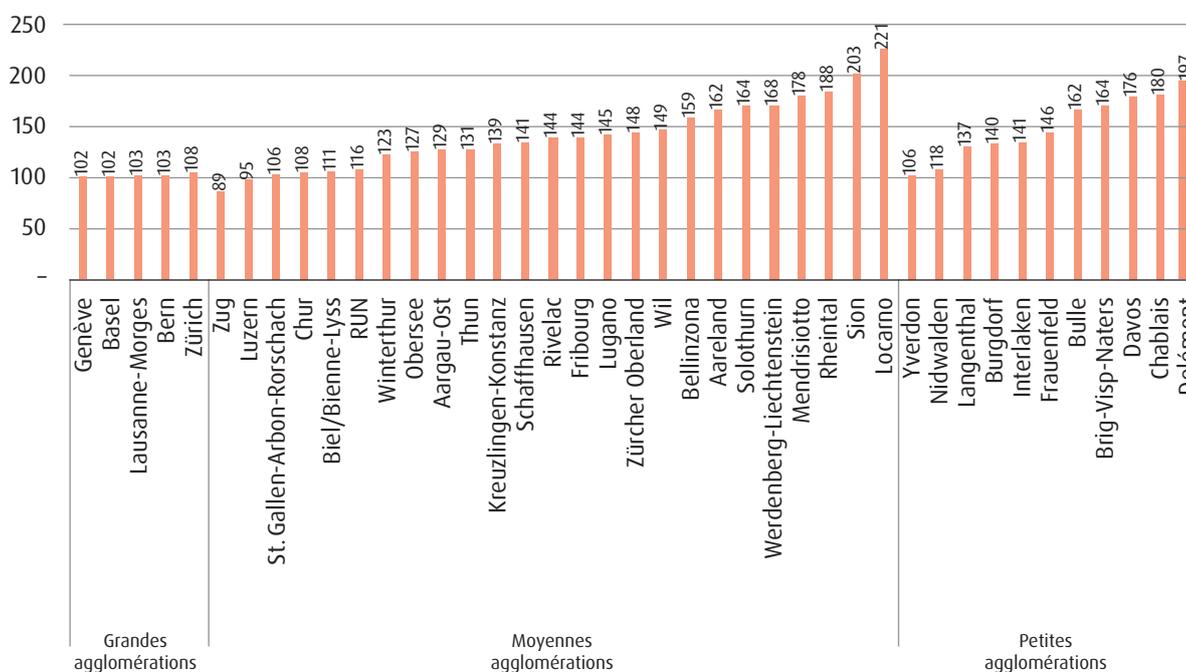
Source: Propre exposé, évaluation des données par ARE (2016): ASTRA Statistique des accidents 2013, STATPOP 2013

Consommation de surfaces de zones à bâtir

Les indices relatifs au développement concentré de l'urbanisation, un des objectifs importants des projets d'agglomération, ne sont pas des éléments constitutifs des indicateurs MOCA. Un mitage supplémentaire doit être évité et la consommation de surfaces doit être réduite. Il s'avère qu'il n'est pas facile de mesurer la densité de l'urbanisation. Un indicateur possible est l'ampleur de la consommation d'espace calculée par rapport au nombre de m² de surface de zone à bâtir par habitant et emploi. Cet indice sert de critère de mesure quant à la détermination de la densité moyenne de l'urbanisation dans les zones à bâtir d'une agglomération (toutes les zones résidentielles, mixtes et centres sont prises en considération en tant que zones constructibles). Plus cet indice est faible, meilleure est l'exploitation des surfaces de zones à bâtir. Plus cet indice est élevé, plus la surface de zones à bâtir consommée par usager est importante. Un chiffre élevé peut avoir différentes causes dans le cas particulier. Il peut signaler des réserves de zones à bâtir supérieures à la moyenne ou une faible exploitation des zones à bâtir construites. La figure 3-8 montre la consommation de surfaces de zones à bâtir dans les agglomérations en m² par habitant et emploi.

Les agglomérations de Lucerne et de Zoug présentent la plus faible consommation de surface de zones à bâtir. Les grandes agglomérations présentent également toutes une faible consommation inférieure à 110 m² de zone à bâtir par habitant ou emploi. Coire, St-Gall et Yverdon sont également en dessous de cette valeur. Par comparaison, les agglomérations de Locarno, Sion et Delémont, avec environ 200 m² de zones à bâtir par habitant ou emploi présentent une exploitation nettement inférieure des surfaces de zones à bâtir.

Figure 3-8: Consommation de surfaces de zones à bâtir dans les agglomérations en m² par habitant et emploi (se rapportant aux zones résidentielles, mixtes et centres) en 2012



Remarque: Les indications se rapportent aux périmètres OFS partiellement réunis des agglomérations. Ce périmètre peut être différent de celui des projets d'agglomération.

Source: Propre exposé, évaluation des données par ARE (2016): Statistique des zones à bâtir 2012, STATPOP 2011, STATENT 2013

3.3 Contributions de la Confédération aux projets d'agglomération

La première tranche des contributions de la Confédération à des projets relatifs aux transports dans les agglomérations a été versée encore indépendamment de projets d'agglomération dans le cadre des dits projets urgents. Ces contributions concernent 23 projets pour la réalisation desquels 2,56 milliards de CHF ont été mis à disposition par arrêté fédéral. Il s'agit ici souvent de grands projets tels que, par exemple:

- Projets ferroviaires (p.ex. ligne diamétrale de Zurich, liaison ferroviaire Mendrisio - Varese, chemin de fer urbain de Zoug)
- Projets de tramway (p.ex. ligne de tramway de la vallée de la Glatt, tramway de Berne Ouest, tramway Cornavin-Meyrin-CERN Genève)
- Projets de routes (p.ex. pont et tunnel de la Poya Fribourg, route de délestage région d'Olten, route principale H2 Pratteln-Liestal)

Les contributions versées à des projets urgents sont nettement supérieures à celles versées aux projets d'agglomération de la première génération (1,51 milliard de CHF) et à la deuxième génération (1,70 milliards de CHF). Cela révèle à quel point des contributions financières de la Confédération étaient déjà nécessaires lors de la création du fonds d'infrastructure.

3.3.1 Contributions à des projets d'agglomération de la première génération

Dans le cadre de la première génération de projets d'agglomération, la Confédération a décidé en accord avec les agglomérations de cofinancer des projets à hauteur d'environ 3,8 milliards de CHF. L'intégralité de la contribution assurée par la Confédération se chiffrait à 1,51 milliard de CHF dont environ 282 millions de CHF destinés au postfinancement de la ligne diamétrale de Zurich (projet urgent financé à 50 % par la Confédération). Les cantons, les villes et les communes assumaient par conséquent des coûts d'environ 2,3 milliards de CHF.

Comme le montre la figure ci-après, la Confédération a approuvé en première génération avant tout des contributions à des projets ferroviaires, des projets de tramway, des mesures en faveur de la mobilité douce et des mesures de valorisation des espaces routiers. Ces axes essentiels des mesures portant sur les différentes agglomérations sont extrêmement différents et s'orientent respectivement vers la nécessité d'agir.

Au niveau des classes de grandeur des agglomérations également, des différences de priorisation des catégories de mesures peuvent être constatées:

- Dans les grandes agglomérations, les contributions de la Confédération à des projets ferroviaires et de tramway dominant. Il s'agit fréquemment de projets d'infrastructure importants et par conséquent coûteux visant la création des capacités nécessaires et la desserte de pôles de développement.
- Concernant les agglomérations de moyenne grandeur, la plupart des contributions de la Confédération sont attribuées à la création de nouvelles capacités pour l'orientation du trafic individuel motorisé (routes de contournement et de délestage). Les contributions aux mesures en faveur de la mobilité douce, de l'infrastructure ferroviaire, de la valorisation des espaces routiers et de la gestion du trafic jouent toutefois également un rôle important.
- Pour ce qui est des petites agglomérations, les contributions à des mesures de valorisation des espaces routiers, d'amélioration de la sécurité et de développement de la mobilité douce sont dominantes.

Figure 3-9: Contributions de la Confédération par types de projets en première génération

Classe de grandeur des agglomérations	Chemin de fer	Tramway / route	Bus / route	Plateformes multimodales	Mobilité douce	Gestion du trafic	Valorisation / sécurité espace routier	Transport individuel motorisé
Grandes agglomérations	20 %	35 %	6 %	7 %	11 %	3 %	15 %	3 %
Moyennes agglomérations	14 %	0 %	8 %	11 %	18 %	10 %	11 %	28 %
Petites agglomérations	0 %	0 %	1 %	4 %	26 %	4 %	63 %	2 %
Toutes agglomérations	17 %	20 %	7 %	9 %	14 %	6 %	16 %	13 %

Source: Propre exposé sur la base du message et de l'arrêté fédéral première génération (2009/2010)

Il ressort d'une considération des contributions de la Confédération par habitant et par classe de grandeur de l'agglomération que les contributions par tête élevées sont générées par les projets ferroviaires dans les grandes agglomérations et par la valorisation des espaces routiers dans les petites agglomérations.

Figure 3-10: Contributions de la Confédération par tête en CHF – première génération

Classe de grandeur des agglomérations	Chemin de fer	Tramway / route	Bus / route	Plateformes multimodales	Mobilité douce	Gestion du trafic	Valorisation / sécurité espace routier	Transport individuel motorisé	Total
Grandes agglomérations	46	81	15	18	25	6	34	7	233
Moyennes agglomérations	27	-	14	19	32	18	20	53	182
Petites agglomérations	-	-	2	8	47	7	108	3	175
Toutes agglomérations	35	42	14	18	29	12	22	26	208

Source: Propre exposé sur la base du message et de l'arrêté fédéral première génération (2009/2010)

3.3.2 Contributions à des projets d'agglomération de la deuxième génération

Des mesures d'une valeur d'au total 4,6 milliards de CHF sont cofinancées par la Confédération en deuxième génération. Dans ce contexte, des contributions de la Confédération de l'ordre de 1,7 milliard de CHF ont été assurées. Les cantons, les villes et les communes financent les 2,9 milliards de CHF restants.

Pour la deuxième génération également, des tendances relatives aux catégories, qui se distinguent par ailleurs par classe de grandeur, peuvent être constatées:

- Les grandes agglomérations se concentrent sur les mesures afférentes aux transports ferroviaires et au tramways.
- Les agglomérations de moyenne grandeur développent la mobilité douce, valorisent l'espace routier et améliorent la sécurité sans négliger la desserte à grande échelle par le réseau ferroviaire.
- Les petites agglomérations mettent l'accent sur la valorisation des espaces routiers, les plateformes multimodales des transports publics et la mobilité douce. Les pourcentages élevés dans le domaine des transports ferroviaires sont dus aux villes isolées, comptées ici parmi les petites agglomérations.

Les projets ferroviaires ont le plus d'ampleur. Le montant des investissements dans le système de bus, la gestion du trafic et les nouvelles capacités routières (trafic individuel motorisé) sont faibles quelle que soit la classe de grandeur. Cela est dû d'une part au fait que la gestion du trafic est réalisable

à des coûts relativement intéressants par rapport aux mesures dans le domaine de l'infrastructure. D'autre part, la création modérée de nouvelles capacités routières correspond à l'esprit des projets d'agglomération. Le trafic individuel motorisé ne doit pas être encouragé par de nouvelles capacités; au contraire, il doit coexister sous forme compatible avec les autres moyens de transport et être orienté de manière correspondante, en particulier vers les territoires clés très sollicités.

Figure 3-11: Contributions de la Confédération en deuxième génération

Classe de grandeur des agglomérations	Chemin de fer	Tramway / route	Bus / route	Plateformes multimodales	Mobilité douce	Gestion du trafic	Valorisation / sécurité espace routier	Transport individuel motorisé
Grandes agglomérations	34 %	34 %	4 %	4 %	7 %	2 %	7 %	8 %
Moyennes agglomérations	17 %	3 %	7 %	13 %	28 %	9 %	17 %	6 %
Petites agglomérations	21 %	0 %	3 %	27 %	24 %	1 %	15 %	10 %
Toutes agglomérations	27 %	21 %	5 %	8 %	16 %	5 %	11 %	7 %

Source: Propre exposé sur la base du message et de l'arrêté fédéral deuxième génération (2014)

Les contributions les plus importantes par habitant sont affectées à des projets ferroviaires et de tramway dans les grandes agglomérations. Les contributions aux paquets de mobilité douce dans les moyennes et petites agglomérations, de même que la valorisation de plateformes multimodales dans de petites agglomérations sont également importantes.

Figure 3-12: Contributions de la Confédération par tête – deuxième génération

Classe de grandeur des agglomérations	Chemin de fer	Tramway / route	Bus / route	Plateformes multimodales	Mobilité douce	Gestion du trafic	Valorisation / sécurité espace routier	Transport individuel motorisé	Total
Grandes agglomérations	105	108	13	13	23	7	24	24	317
Moyennes agglomérations	44	8	17	33	73	22	44	16	256
Petites agglomérations	53	-	6	68	60	2	37	24	251
Toutes agglomérations	76	59	14	24	46	13	33	21	287

Source: Propre exposé sur la base du message et de l'arrêté fédéral deuxième génération (2014)

3.3.3 Taux des cotisations et contributions par tête

La figure ci-après présente les taux de contribution fixés par la Confédération pour les projets d'agglomération en première et deuxième génération ainsi que le montant des contributions financières de la Confédération par habitant dans l'agglomération. Les montants par tête les plus importants en première génération ont été validés pour certaines agglomérations de moyenne grandeur et une petite agglomération. La deuxième génération présente une structure similaire.

Toutefois, l'exposé montre aussi que les exigences envers les projets d'agglomération sont élevées et qu'il ne s'agit pas d'une simple formalité. C'est pourquoi des projets d'agglomération ont dû être rejetés par la Confédération – sans contributions de la Confédération en perspective – sans examen de leur efficacité faute de satisfaire aux exigences de base. D'autres projets n'ont pas bénéficié de contributions de la Confédération en raison de leur efficacité insuffisante.

Figure 3-13: Taux de contribution et contributions de la Confédération par tête validées (en CHF)

Agglomération(s)	Taux de contribution 1 ^{re} génération	Contribution de la confédération 1 ^{re} génération par habitant en CHF	Taux de contribution 2 ^e génération	Contribution de la confédération 2 ^e génération par habitant en CHF
Grandes agglomérations				
Basel	40 %	167	35 %	181
Bern	35 %	408	35 %	834
Genève	40 %	338	40 %	370
Lausanne-Morges	40 %	462	35 %	519
Zürich*	35 %	87	35 %	141
Moyennes agglomérations				
Aareland	40 %	154	40 %	280
Aargau-Ost	40 %	307	35 %	271
Bellinzona	Aucun PA**		40 %	352
Biel/Bienne (inkl. Lyss ab 2. Gen)	40 %	217	30 %	52
Chur	40 %	153	40 %	151
Fribourg	Aucune contribution***	-	40 %	199
Kreuzlingen-Konstanz	Aucun PA**		35 %	169
Locarno	Aucun PA**		40 %	185
Lugano	30 %	192	35 %	219
Luzern	35 %	211	35 %	148
Mendrisiotto	35 %	376	35 %	191
Obersee	30 %	115	40 %	304
Rheintal	Aucun PA**		Aucune contribution***	
Rivelac	Aucun PA**		Aucune contribution***	
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	35 %	130	30 %	128
Schaffhausen	40 %	489	40 %	361
Sion	Aucun PA**		40 %	442
Solothurn	40 %	132	35 %	239
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40 %	345	40 %	366
Thun	40 %	465	35 %	107
Werdenberg-Liechtenstein	Aucun PA**		35 %	327
Wil	Aucune contribution***		40 %	325
Winterthur	Incluse dans Zürich		40 %	739
Zug	40 %	546	35 %	177
Zürcher Oberland	Aucun PA**		40 %	604
Petites agglomérations				
Brig-Visp-Naters	40 %	133	35 %	559
Bulle	35 %	305	Aucun PA**	
Burgdorf	40 %	126	40 %	194
Chablais	Aucun PA**		30 %	69
Davos	Aucun PA**		Aucune contribution***	
Delémont	40 %	284	35 %	230
Frauenfeld	35 %	242	35 %	307
Interlaken	40 %	220	35 %	312
Langenthal	Aucune contribution***		35 %	776
Stans /Nidwalden	Aucune contribution***		40 %	113
Yverdon	35 %	482	35 %	306

Remarque: Les chiffres relatifs à la population qui sont utilisés se rapportent aux périmètres OFS partiellement réunis des agglomérations. Ils peuvent diverger du nombre de la population dans le périmètre des projets d'agglomération.

* Zurich dispose de plusieurs projets d'agglomération. Seules des indications relatives à l'ensemble de l'agglomération sont à disposition (périmètre statistique). Ne sont pas comprises les contributions aux projets urgents (p. ex. DML Zurich), qui ont été cofinancés à 50 % par la Confédération.

** Aucun PA: Aucun projet d'agglomération n'a été présenté à la Confédération.

*** Aucune contribution (Langenthal, Fribourg, Wil, Stans en première génération et Rheintal, Davos, Rivelac en deuxième génération): L'efficacité du projet d'agglomération a été considérée comme insuffisante par la Confédération ou le projet d'agglomération n'a pas satisfait aux exigences de base.

Source: Propre exposé sur la base du message et de l'arrêté fédéral première et deuxième génération (2009/2010)

3.3.4 Autres mesures prévues

Outre les mesures cofinancées de la Liste A, les mesures prévues à moyen terme de la liste B sont indiquées dans le cadre des projets d'agglomération. À cet effet, des mesures de l'ordre d'environ 4,15 milliards de CHF ont été élaborées dans le cadre de la deuxième génération. Si, dans le cadre d'une estimation prudente, ces mesures étaient cofinancées à 35 % par la Confédération, des fonds de l'ordre de 1,45 milliard de CHF devraient être mis à disposition. Ces montants prouvent l'existence, à l'avenir également, d'un besoin important de financement des mesures relatives aux transports.

La répartition entre les catégories de mesures présentée ci-après illustre que les investissements doivent être affectés avant tout à des projets de tramways, des projets ferroviaires et des projets de mobilité douce. Les petites agglomérations misent sur des mesures de mobilité douce, les grandes agglomérations sur des projets de tramway et les agglomérations moyennes sur des projets ferroviaires. À partir de la troisième génération, ces derniers seront certes encore pris en considération dans les projets d'agglomération, toutefois ils seront intégralement financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire créé en 2016.

Figure 3-14: Répartition des coûts de mesures de la liste B en deuxième génération par catégorie

Classe de grandeur des agglomérations	chemin de fer*	Tramway / route	Bus / route	Plateformes multimodales	Mobilité douce	Gestion du trafic	Valorisation / sécurité espace routier	Transport individuel motorisé
Grandes agglomérations	0 %	69 %	7 %	4 %	10 %	3 %	4 %	3 %
Moyennes agglomérations	36 %	20 %	6 %	2 %	12 %	5 %	8 %	11 %
Petites agglomérations	13 %	0 %	3 %	1 %	60 %	1 %	13 %	9 %
Toutes agglomérations	15 %	47 %	6 %	3 %	12 %	4 %	5 %	6 %

* Les mesures des projets d'agglomération de la catégorie «chemins de fer» en troisième génération seront financées par le biais du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) créé en 2016 et non plus par le biais du fonds d'infrastructure.

Source: Propre exposé reposant sur ARE (2016)

3.4 Entités responsables des projets d'agglomération

Les projets d'agglomération ainsi que, respectivement, les contributions de la Confédération versées sur cette base ont fait leurs preuves en tant qu'un des moteurs essentiels de la collaboration institutionnalisée dans les agglomérations. D'une part des structures régionales existantes ont été utilisées, d'autre part de nouvelles organisations intercommunales ont également été créées pour l'élaboration des projets d'agglomération. Aujourd'hui, la collaboration dans les agglomérations est une réalité politique. Les organisations correspondantes participent activement à la politique des agglomérations. Elles ne constituent certes toujours pas un quatrième niveau étatique, mais agissent en tant qu'acteurs amplement indépendants et disposent de leurs propres secrétariats. Les projets d'agglomération à actualiser tous les quatre ans et l'élaboration des rapports de mise en œuvre corrélatifs constituent une mission permanente qui nécessite des entités responsables opérationnelles.

Un sondage auprès des cantons et des entités responsables régionales (cf. Ecoplan 2016) a démontré qu'elles ont contribué de manière essentielle à l'élaboration efficace de projets d'agglomération, ce qui s'applique en particulier aux points suivants:

- **Plus d'efficacité:** les entités responsables assument une fonction importante de coordination lors de l'élaboration des projets d'agglomération et contribuent ainsi à la mise en œuvre d'une procédure plus rapide et plus simple. Seules ou collectivement, elles ont fréquemment joué un rôle leader avec le canton quant à l'élaboration de projets d'agglomération.

- **Plus de participation:** la population a été intégrée dans les projets d'agglomération via différents canaux.
- **Collaboration verticale:** tant les cantons que les communes participent aux projets d'agglomération. Dans la plupart des cas, les entités responsables proposent une plateforme utile de collaboration en vue de la coordination des transports et de l'urbanisation, ce qui peut avoir un impact positif sur la collaboration dans d'autres secteurs politiques.

L'ASSOCIATION DE L'AGGLOMÉRATION DE SCHAFFHOUSE (VEREIN AGGLOMERATION SCHAFFHAUSEN) EN TANT QU'EXEMPLE D'ENTITÉ RESPONSABLE RÉGIONALE

L'association de l'agglomération de Schaffhouse (VAS) a été créée en 2006. Les trois cantons de Schaffhouse, Zurich et Thurgovie, les arrondissements de Constance, Forêt-Noire/Baar et Waldshut, 50 communes et l'association régionale Haut-Rhin/lac de Constance sont membres de la VAS. Une organisation faitière a été ainsi créée pour l'ensemble de l'agglomération de Schaffhouse afin de réunir les objectifs communs de la région et de les faire avancer. L'association a pour but de renforcer la collaboration intercommunale, d'élaborer ensemble des perspectives d'avenir communes pour l'agglomération et de réaliser des tâches publiques à moindres coûts. La VAS est l'entité responsable du projet d'agglomération. Pour cela, elle a créé le «comité d'experts Transports et urbanisation» qui assure l'élaboration des projets d'agglomération et leur mise en œuvre, sachant que la réalisation des différents projets dépend toujours de la décision des instances compétentes.

4 Mise en œuvre des projets d'agglomération

4.1 Réussites importantes en termes de mise en œuvre

L'élaboration et la mise en œuvre des projets d'agglomération sont exigeantes et liées à de multiples processus d'apprentissage (cf. ce concernant les exposés de la partie 4.2). La réalisation des projets urgents ainsi que d'un grand nombre de mesures de transports et d'urbanisation des projets d'agglomération de la première génération doit à plus forte raison être considérée comme une grande réussite. Il s'agit de projets de différente envergure dont profitent un grand nombre de personnes.

Dans le domaine des **mesures d'urbanisation** qui ne sont pas cofinancées par la Confédération, celle-ci estime que plus des trois quart de l'ensemble des mesures de la première génération sont réalisées bien que les communes et cantons doivent encore maîtriser divers défis en lien avec ces mesures. Il existe différents types de mesures d'urbanisation fréquemment utilisées dans le cadre des projets d'agglomération:

- **Définition de pôles de développement logement et emplois:** en nommant des pôles de logement et d'emploi, les projets d'agglomération orientent la croissance à venir des emplois et de la population sous forme ciblée dans le sens d'une urbanisation concentrée vers l'intérieur. Les territoires sont définis en adéquation avec la desserte. L'objectif visé consiste à faire en sorte que ces territoires soient bien desservis par les transports publics et en mobilité douce.

PÔLES DE DÉVELOPPEMENT

La détermination de pôles de développement permet d'orienter l'augmentation des emplois et de la population. Tous les territoires définis en tant que pôles de développement doivent être des moteurs du développement de l'urbanisation vers l'intérieur. Les projets d'agglomération veillent à ce que les pôles de développement soient bien desservis en transports publics et à ce que la croissance soit en harmonie avec la qualité architectonique de la ville dans le sens d'une coordination entre les transports et l'urbanisation. Dans le cadre des projets d'agglomération, les agglomérations ont développé divers instruments afin de renforcer ce développement urbanistique de qualité vers l'intérieur. Des plans directeurs, la détermination des densités constructives minimales ainsi qu'un principe de compensation des surfaces entre communes en font partie.

Diverses mesures sont adoptées dans le cadre des projets d'agglomération afin d'assurer la coordination entre les transports et les pôles urbanistiques:

- À Wil et Saint-Gall, une desserte minimale en transports publics est exigée en tant que condition de mise en zone à bâtir.
- L'agglomération Obersee a développé l'idée d'une «bourse d'échange de surfaces» dans le cadre des projets d'agglomération.
- À Soleure, un plan d'aménagement communal est exigé en tant que condition au développement d'installations générant un fort trafic (centres commerciaux).
- Dans l'agglomération de Berne, des contingents régionaux de prestations kilométriques sont prescrits sous forme contraignante par les pouvoirs publics pour les installations générant un fort trafic.

- **Territoires prioritaires quant à un développement de l'urbanisation:** parallèlement aux pôles d'urbanisation, les projets d'agglomération prescrivent souvent des territoires prioritaires en termes de développement de l'urbanisation. Avec ces territoires non encore délimités, ils exposent à un stade précoce comment une agglomération doit se développer géographiquement. Cela s'applique également aux territoires de restructuration et de densification qui, à l'avenir, devront être mieux exploités ou affectés différemment.
- **Délimitation du milieu bâti et prescriptions en matière de classement en zone à bâtir:** différents projets d'agglomération orientent la croissance future de l'urbanisation en soumettant la mise en zone à bâtir à des conditions. La plupart du temps, ces conditions sont ancrées dans le plan directeur et ont un caractère contraignant. Des délimitations contraignantes des zones à bâtir sont en outre définies dans de nombreux projets d'agglomération.
- **Valorisation de la qualité de l'urbanisation:** les territoires urbanisés proches de la nature qui présentent une haute qualité urbanistique et une bonne mixité sociale et fonctionnelle doivent être favorisés dans les agglomérations. La définition d'objectifs qualitatifs de développement, de prescriptions architectoniques applicables aux nouvelles constructions ou de prescriptions afférentes au mix d'affectation logement-emploi-commerces peut générer une haute qualité de l'habitat pour les résidents.
- **Valorisation du paysage:** en complément des mesures orientées vers le développement urbanistique, les projets d'agglomération comportent par ailleurs fréquemment des mesures de valorisation de la nature et du paysage en tant qu'espace de détente et naturel.

Lors de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation, des incertitudes au niveau de la planification, par exemple en raison d'oppositions de riverains ou de propriétaires fonciers, font partie du «marché». Sa planification contraignante est de ce fait une condition importante de la mise en œuvre réussie de mesures d'urbanisation. Le principe du développement vers l'intérieur est désormais amplement reconnu. Les projets d'agglomération y ont amplement contribué.

Les projets les plus urgents doivent être nommés en premier lieu en ce qui concerne les **mesures de transport**. Sur les 6 milliards de CHF du fonds d'infrastructure réservés au cofinancement d'infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, la Confédération a investi 2,56 milliards de CHF dans 23 projets urgents prêts à démarrer. Entretemps, ces projets ont été pratiquement entièrement réalisés. La ligne diamétrale (DML) de Zurich en fait par exemple partie. Elle a été inaugurée en juin 2014. Le tramway Berne Ouest ou la ligne de tramway de la vallée de la Glatt à Zurich, qui ont été mis en service dès 2011 et respectivement 2010, font partie de cette catégorie, de même que le pont de la Poya et le tunnel du même nom à Fribourg.

Les mesures de cofinancement de projets d'agglomération de la première génération ont été définies par arrêté fédéral en septembre 2010. La réalisation de diverses mesures à certes pris du retard (cf. sur ce thème la partie 4.2 suivante). De nombreuses mesures de transport de la Liste A ont été cependant réalisées ou sont actuellement en cours de réalisation. Les «exemples» présentés dans l'ensemble de la publication révèlent des réussites importantes dans la mise en œuvre de certaines catégories de mesures. De plus, une sélection de mesures est présentée sous forme plus détaillée dans la deuxième partie de la publication. Ces réussites dans la mise en œuvre se rapportent à un grand nombre de mesures:

Les mesures de la catégorie **chemins de fer** ont été exploitées dans de nombreuses agglomérations afin de permettre une meilleure desserte de territoires de développement importants par les transports publics. Des arrêts du réseau express régional (RER) ont été déplacés ou créés à cet effet. En maints endroits, des plans destinés à augmenter la fréquence des haltes aux arrêts existants ont été également réalisés.

MISES EN ŒUVRE RÉUSSIES « CHEMINS DE FER »

Depuis la création du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), les mesures de développement de l'infrastructure ferroviaire ne sont plus cofinancées en tant que projets d'agglomération par le biais du fonds d'infrastructure. Cela était encore le cas lors des projets d'agglomération de la première et de la deuxième génération. Le développement d'arrêts existants ou la réalisation de nouveaux arrêts ont été en particulier cofinancés, surtout s'ils contribuaient à une meilleure desserte de territoires urbanisés importants ou d'installations générant un trafic intense. Les mesures suivantes sont à mettre en évidence en tant que projets réalisés avec succès:

- Dans l'agglomération de Zoug, le nouvel arrêt de RER «Rigiblick» a été mis en service en 2012.
- À Wettingen (Argovie Est), le nouvel arrêt «Tägerhard» a été inauguré en 2013. Il permet de mieux desservir le centre sportif existant ainsi que l'espace de développement urbain.
- À Bienne, le nouvel arrêt «Bözingenfeld», qui dessert un territoire de développement émergent, a été inauguré fin 2013.
- À Soleure, le nouvel arrêt de Bellach a été mis en service fin 2013. L'ancien arrêt était plus éloigné du centre ce qui compliquait l'accès aux transports publics. Également en 2013, le nouvel arrêt «Brühl» a été réalisé.
- En 2015, Schaffhouse a obtenu un nouvel arrêt dans le centre de Neuhausen. Il permet le développement du RER de Schaffhouse avec une cadence au quart d'heure dans la zone nodale de l'agglomération.

Les grandes agglomérations disposent aujourd'hui d'un système de **tramways** très dense qui a pour avantage par rapport aux bus d'offrir une capacité supérieure et de disposer de propres voies. De ce fait, les grandes agglomérations ont investi dans la poursuite de l'optimisation de leurs réseaux de tramways. Cela, soit pour combler des lacunes du réseau, soit pour desservir des pôles de développement ou des installations génératrices de trafic, soit pour créer une propre voie sur des sections à circulation dense.

MISES EN ŒUVRE RÉUSSIES « PROJETS DE TRAMWAY »

Du fait de leurs compositions flexibles et spacieuses et de leur propre voie, les tramways ont une capacité plus importante que les bus et contribuent ainsi au délestage des rues. Simultanément, ils sont moins polluants en raison de leur système d'entraînement électrique comparés aux bus équipés de moteurs traditionnels à combustion. Aujourd'hui, les grandes agglomérations que sont Zurich, Berne, Genève, Lausanne et Bâle disposent d'un réseau de tramways étendu. Plusieurs grands projets de tramway cofinancés par la Confédération avec des montants du fonds d'infrastructure ont pu être déjà réalisés. La ligne de tramway Zurich-Ouest inaugurée en 2011, qui relie la place Escher Wyss à la gare d'Altstetten, ainsi que la deuxième et troisième étape de la ligne de tramway de la vallée de la Glatt entre l'aéroport de Zurich et la gare principale, qui a été achevée en 2010, en font partie. À Berne, la ligne de tramway Berne-Ouest, et à Genève celle de Cornavin-Onex-Bernex ont été réalisées. D'autres projets sont prévus à Bâle, Berne et Zurich et devraient être réalisés au cours des prochaines années.

Les mesures de la catégorie **bus** assurent une meilleure qualité de l'offre en transports publics dans un grand nombre d'agglomérations. La qualité des transports publics a été améliorée par la création de nouveaux arrêts qui desservent des pôles de développement, des optimisations des itinéraires et des horaires, des routes ou des voies de bus.

MISES EN ŒUVRE RÉUSSIES « TP / ROUTE (PROJETS BUS) »

Dans de nombreuses petites et moyennes agglomérations, les lignes de bus sont l'épine dorsale des transports publics et jouent un rôle essentiel en agglomération. La plupart du temps, les bus se partagent l'espace routier avec de nombreux autres usagers de la route; c'est pourquoi la qualité de l'offre dépend amplement du volume total du trafic. Parallèlement aux bus équipés d'un système traditionnel d'entraînement, nombreuses sont les villes qui disposent de trolleybus à entraînement électrique. Dans un grand nombre d'agglomérations, il existe des exemples de projets qui ont contribué à une amélioration de l'offre publique de bus par des adaptations de la construction ou du mode d'exploitation:

- Citons par exemple la mise en service de la nouvelle voie pour bus entre Chamerried et Steinhäusen Sumpf, dans l'agglomération de Zoug, en 2015. Elle améliore la desserte fine en TP par la création d'une propre voie.
- Un vaste projet novateur est réalisé actuellement à Baden au niveau de la Schulhausplatz. Le projet englobe aussi l'«axe de bus Est» qui comporte une longue voie spéciale bus entre la gare de Baden et Wettingen (cf. ce concernant également l'exemple de mesure «Baden Schulhausplatz»).
- À Frauenfeld, la stabilité des horaires de bus est nettement améliorée grâce à une adaptation des lignes du réseau de bus urbains (mesure de la deuxième génération).
- Lausanne veut promouvoir les transports publics avec son concept «axes forts». Pour atteindre ce but et introduire des lignes de bus à haut niveau de service, l'Avenue de Chailly (section Fauvettes – Pully) a par exemple été valorisée pour le transport en bus. Il a été renoncé à des voies réservées aux bus pour laisser plus de place à la mobilité douce.
- À Saint-Gall-Arbon-Rorschach, de nombreuses mesures d'amélioration du système de bus ont été déjà mises en œuvre ou sont en cours de réalisation. En font partie, entre autres un «bus du lac» entre Rorschach et Rorschacherberg, un bus rapide entre Saint-Gall et Arbon ainsi qu'un concept conséquent de lignes diamétrales dans la ville de Saint-Gall.

Dans le cadre des projets d'agglomération, certaines gares sont devenues des **plateformes multimodales**. Ces mesures ont encouragé le recours à différents moyens de transport. Les stationnements pour vélos dans les gares ferroviaires et les terminaux de bus ou encore l'amélioration de l'accès aux offres Park+Ride permettent d'obtenir des transferts attrayants d'un moyen de transport à l'autre dans les agglomérations.

MISES EN ŒUVRE RÉUSSIES « PLATEFORMES MULTIMODALES »

Les gares conçues en tant que «plateformes multimodales» encouragent l'utilisation de plusieurs moyens de transport: trajet à vélo ou à pied jusqu'à la gare, puis stationnement du vélo dans un parking pour vélos surveillé et accès direct au prochain train. Une voiture de location au mieux adaptée, dans le cas concret, au trajet restant jusqu'à la destination de l'excursion, attend le voyageur à l'arrivée du train. La voiture est directement stationnée près de la gare dans une installation Park&Ride et est accessible sans détour en toute sécurité grâce à un ascenseur pour piétons.

Le réaménagement de la place de la gare et de la gare des bus à Aarau est un projet réalisé et cofinancé dans le cadre des projets d'agglomération. Ce projet achevé en 2013 comporte aussi un passage souterrain pour vélos et cyclistes adapté aux personnes handicapées, de nouvelles places de stationnement pour vélos et un nouveau concept d'accès pour TIM et TP. À Saint-Gall, les électeurs ont adopté le projet de transformation de la place de la gare en juin 2013. Tous les projets partiels seront réalisés d'ici le printemps 2018. L'exécution du projet de passage souterrain Ouest pour piétons et l'agrandissement du parking pour vélos ont marqué le départ du projet en 2014. La nouvelle construction du passage souterrain Est pour piétons ainsi que la transformation des abris de bus sur la place de la gare ont été initialisées durant le deuxième trimestre 2016. L'agglomération Brigue-Viège-Naters a un projet similaire pour la gare de Brigue (cf. ce concernant l'exemple détaillé de mesures «plateforme TP avec Matterhorn-Gotthard-Bahn et car postal»). Le périmètre de la gare sera valorisé par diverses mesures, entre autres par une réduction de la vitesse, de meilleurs accès pour le trafic à pied et à vélo, ainsi qu'une extension de la zone de rencontre dans le périmètre de la gare. L'agglomération de Kreuzlingen montre comment l'utilisation combinée de différents moyens de transport peut être encouragée par des mesures organisationnelles. Il convient aussi de mentionner le réaménagement de la place de la gare avec le nouveau terminal de bus à La-Chaux-de-Fonds. Les travaux sont en cours depuis mars 2014 et dureront jusqu'à juin 2016. Une nouvelle station de vélos qui améliore l'intermodalité de la gare a vu le jour en 2014 dans la gare de Delémont.

Généralement, les projets d'agglomération prévoient un paquet de mesures sur l'amélioration de **la mobilité douce**. Ces paquets comportent souvent de petites mesures isolées harmonisées entre elles telles que, par exemple, de nouveaux stationnements pour vélos sur des emplacements importants ou de nouvelles liaisons pour voies piétonnes et cyclables permettant de combler des lacunes du réseau (sachant que certaines mesures d'infrastructure importantes sont indiquées en tant que mesures isolées). Des mesures architectoniques pour routes et places visant une augmentation de la sécurité de la circulation à pied et à vélo ont été planifiées et mises en œuvre à maints endroits.

MISES EN ŒUVRE RÉUSSIES « MOBILITÉ DOUCE »

Les projets d'agglomération disposent en grande partie d'un paquet de mesures regroupant différentes petites mesures dans le domaine de la mobilité douce. Souvent, de nouvelles liaisons cyclables sont réalisées ou des parcours existants sont améliorés par de nouvelles bandes de délimitation ou voies cyclables. De nouveaux passages pour piétons, passages souterrains et ascenseurs aident à surmonter des obstacles et de nouveaux stationnements pour vélos améliorent l'accès aux carrefours de communication TP. Une analyse des faiblesses constitue souvent la base des mesures en faveur de la mobilité douce. Cette analyse permet d'identifier les lacunes du réseau ou les zones

à risques. Les points faibles sont éliminés par des mesures adéquates; le réseau de voies cyclables et piétonnes est complété ou la sécurité des usagers de la route est améliorée.

La voie cyclable en agglomération de Frauenfeld, dont la première étape entre Gachnang et la gare de Frauenfeld est achevée, peut servir ici d'exemple. La deuxième étape et actuellement en cours de réalisation. L'agglomération Lausanne-Morges a conçu un paquet complet de mesures visant la promotion de la mobilité douce; il sera progressivement mis en œuvre. Grâce à des mesures d'infrastructure ciblées, un réseau cohérent de voies cyclables et piétonnes voit le jour. Il permet aux piétons et piétonnes d'atteindre leur destination en empruntant une voie aussi directe et sûre que possible et assure la liaison des voies cyclables existantes et nouvelles avec les TP. La ville réagit ainsi entre autres à la part élevée de trafic individuel motorisé au volume total du trafic. La «Passe-relle de la Paix» inaugurée en 2014 à Genève est une mesure isolée importante. Elle fait passer le trafic piéton et cyclable au-dessus des voies de la gare de Genève.

De nombreuses mesures relatives aux plateformes intermodales sont également associées au trafic cyclable et piéton. Elles reposent sur l'idée que les usagers utiliseront sous forme accrue les transports publics s'ils disposent de bons accès piétons ou stationnements pour vélos aux principaux carrefours de communication.

La **gestion des transports**, en tant que mesures d'orientation du trafic, a acquis une grande importance dans le cadre des projets d'agglomération. Le flux de la circulation a été amélioré à maints endroits par des mesures destinées à séparer les transports publics du trafic individuel motorisé, des systèmes signalétiques intelligents, la gestion des problèmes de congestion ou des priorisations des transports publics.

MISES EN ŒUVRE RÉUSSIES « GESTION DU TRAFIC »

Les mesures de la catégorie gestion du trafic ont pour but d'orienter et de fluidifier le trafic public et privé dans le cadre de programmes d'exploitation ou de construction. Elles doivent permettre d'améliorer la circulation sur l'infrastructure routière existante en corrélation avec un déploiement de fonds relativement faible. Les types de mesures suivants relèvent entre autres de la catégorie gestion du trafic:

- Systèmes modernes de gestion du trafic qui gèrent géographiquement le transport motorisé des personnes et des marchandises de manière à ce que la zone urbanisée soit aussi peu que possible entravée.
- Gestion des espaces d'engorgement de sorte que les autres liaisons routières soient le moins possible affectées lors d'un reflux.
- Rénovation des ronds-points et des nœuds de communication pour une fluidité améliorée du trafic.
- Systèmes de dosage qui, par des signaux lumineux et une technique électronique de mesure, régulent le volume du trafic local de manière à ce que les centres soient aussi peu que possible engorgés.

- Systèmes de gestion du stationnement pour la réduction du trafic de recherche, par exemple dans le périmètre de grands générateurs de trafic ou de plateformes des transports publics.

Un grand nombre de projets d'agglomération contiennent des exemples de telles mesures. À Lucerne, par exemple, le bus se voit accorder la préférence par rapport au trafic individuel motorisé sur les sections très sollicitées. De nouvelles voies pour bus ou des installations de signaux lumineux permettent d'obtenir ce résultat (cf. ce concernant l'exemple détaillé de mesures «Priorité au bus à Lucerne»). Dans la ville de Zoug, le nouveau système de gestion du stationnement (PLS Zug) a été mis en service en 2014. Les tableaux d'affichage électronique facilitent la recherche de places de stationnement libres, ce qui permet de réduire le trafic de recherche. Dans la région de Baden-Wettingen et sa couronne, la gestion du trafic nouvellement introduite est actuellement constamment développée. Elle assure en particulier par des mesures de dosage une fluidité maximale du trafic dans le centre en périodes de pointe.

La coexistence des moyens de transport, de même que l'augmentation de la sécurité et la qualité du séjour dans l'espace public sont au centre de l'attention dans la catégorie **«valorisation / sécurité des espaces routiers»**. Par des interventions architectoniques, les agglomérations harmonisent les flux de la circulation et les caractéristiques constructives de l'urbanisation. De nouvelles zones de rencontre ou des réductions de la vitesse du trafic individuel motorisé peuvent être citées à titre d'exemples.

MISES EN ŒUVRE RÉUSSIES « VALORISATION ET SÉCURITÉ DES ESPACES ROUTIERS »

La valorisation des espaces routiers est une mesure amplement répandue qui est utilisée dans de nombreux projets d'agglomération. Cette valorisation est fréquemment accompagnée de concepts importants d'exploitation et d'aménagement qui garantissent une cohabitation aussi compatible que possible du trafic motorisé, des transports publics et de la circulation piétonne et cyclable. Ces mesures visent également l'amélioration de la qualité du séjour dans l'espace public. Cela, avec l'aide des limitations de vitesse, de zones de rencontre, d'espaces verts, de percées, d'une meilleure signalétique ou d'une orientation optimisée du trafic de transit dans les localités. Ces mesures génèrent de meilleurs processus d'exploitation, ce qui contribue à la sécurité des usagers de la route. Dans ce contexte, tant la sécurité objective que celle perçue subjectivement, en particulier dans la circulation piétonne et cyclable, doivent être prises en considération.

On peut en trouver un exemple à Bulle. La rue de la Condémine y est entre autres réaménagée et rénovée depuis janvier 2016. L'objectif visé consiste à réduire la vitesse afin de rendre plus sûr le chemin de l'école qui donne sur la rue. Dans l'agglomération de Schaffhouse, la traversée de Beringen a été valorisée en 2014. La voie a été notamment rétrécie en faveur des côtés latéraux. Il convient aussi de mentionner la valorisation de la vieille ville de Gossau réalisée en 2013 (cf. ce concernant l'exemple de mesures «valorisation de la vieille ville de Gossau»).

Sous le titre «**Trafic individuel motorisé**», de nouvelles routes ont été construites ou des routes existantes ont été modernisées dans certaines agglomérations. Il s'agit de nouvelles dessertes, de contournements ou encore du développement et de la transformation de nœuds de communication. Ces mesures délestent des congestions avérées et contribuent à alléger des centres ou des pôles de développement. Par conséquent, des mesures de ce type accompagnées de mesures de gestion ou d'aménagement des transports ont été dans la plupart des cas planifiées et mises en œuvre.

MISES EN ŒUVRE RÉUSSIES « CAPACITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE »

Des mesures qui augmentent directement la capacité des routes sont également cofinancées dans le cadre de projets d'agglomération. Généralement, il s'agit de routes qui contribuent au délestage de territoires urbanisés ou de centres importants dans le domaine du trafic de transit. Les routes de délestage du centre et les routes de contournement en font notamment partie.

- Thoune présente un exemple édifiant de route de contournement (cf. également l'exemple de mesure «bypass Thoune»). Les travaux de construction sont en cours depuis 2014; la mise en service est attendue pour 2018.
- La route de la vallée de la Wigger (section intermédiaire) entre Oftringen (AG) et Zofingue (AG) est également en construction depuis août 2015.
- Certaines sections de la route de délestage du centre à Lachen (SZ) sont ouvertes depuis mai 2014. Le premier coup de pelle pour la «branche Ouest» de la route de contournement a été donné en septembre 2015.
- À Zoug, une première section de la route de contournement Cham-Hünenberg a été réalisée en 2014.
- À Mendrisiotto (Chiasso), divers ronds-points (Largo Kennedy / Chiesa) visant l'augmentation de la fluidité du trafic ont été réalisés dès 2013 dans le cadre du nouvel ordonnancement du réseau routier.
- Le premier coup de pelle pour le contournement «route nationale A5» à Bienne a été donné en 2007. La branche Est doit être ouverte à la circulation en 2017. L'inauguration est préparée, avec un grand nombre de mesures d'accompagnement.

4.2 Mesures non réalisées et leurs causes

Parallèlement aux mesures réalisées, il existe des mesures de projets d'agglomération dont la mise en œuvre ne progresse pas conformément aux prévisions. Jusqu'à fin 2014, une convention de financement a été présentée pour seulement près de la moitié des fonds fédéraux alloués à des mesures de projets d'agglomération de la première génération. Ce résultat a diverses causes. En voici les plus importantes:

- **Processus d'apprentissage:** les processus nécessaires à la mise en œuvre des mesures ont dû être rodés tant au niveau des agglomérations que de la Confédération. La participation des villes et des communes aux tâches des entités responsables des projets d'agglomération est une mission exigeante. Les transferts d'information et les bons interlocuteurs doivent être définis dans un premier temps.
- **Travail administratif:** le temps nécessaire à la conclusion d'une convention de financement a été sous-estimé initialement dans de nombreux cas. Le travail administratif relatif à la conclusion de conventions de financement et à la rédaction de rapports périodiques à l'attention de l'administration du fonds de la Confédération est considéré comme (trop) conséquent, en particulier lorsqu'il s'agit de mesures de moindre ampleur³.
- **Un travail de pionnier:** il importe de ne pas oublier que l'élaboration de projets d'agglomération de la première génération relève d'un véritable travail de pionnier. Cela concerne aussi le fait de devoir évaluer si les projets sont prêts à être construits et financés. Soumettre un projet de construction entièrement réaliste qui porte sur plusieurs années à une date prescrite par la Confédération représente un grand défi. De même, des retards peuvent survenir dans la mise en œuvre de certaines mesures. L'introduction, à l'échelle de la Confédération, du canton et de la commune, de mécanismes adéquats dans de tels cas est par conséquent d'autant plus importante. Une plus grande flexibilité lors d'adaptations ultérieures de la conception et de la priorisation de certaines mesures en fait partie. Effectivement, le parcours du concept détaillé à la conception définitive d'une mesure est souvent un processus à l'issue incertaine susceptible d'entraîner également des coûts plus élevés.
- **Conditions-cadres politiques et financières:** les conditions-cadres politiques dans les cantons et les communes sont soumises à des modifications récurrentes. Cela peut nécessiter une adaptation des priorités lors de la mise en œuvre des différentes mesures. Par exemple: les travaux de planification peuvent être ajournés ou certaines mesures abandonnées. La situation politico-financière peut changer dans certaines communes (baisse des rentrées fiscales, investissements non prévus dans d'autres infrastructures d'approvisionnement) ou au niveau du canton, ce qui peut avoir un impact sur la priorisation des mesures. De longues procédures juridiques d'opposition peuvent empêcher ou retarder des mesures. Il en est de même des votations populaires, par exemple lorsqu'une solution de financement est rejetée par la population. Enfin, les cantons et les communes peuvent avoir des conceptions différentes des priorités à définir malgré une coordination préalable.

Conclusion:

De manière générale, des processus entièrement nouveaux et ambitieux devraient être implémentés en lien avec l'introduction de projets d'agglomération. Cela s'applique également à l'introduction de projets d'agglomération avec la participation de villes et de communes. Cela s'applique à l'examen des projets d'agglomération par la Confédération et cela s'applique aussi à la réalisation subséquente des mesures. Il n'est donc guère étonnant que la mise en œuvre des mesures respectives des projets d'agglomération de la première génération prenne plus de temps que prévu initialement.

³ Certains cantons ont produit des guides pour soutenir les communes lors de la conclusion d'accords de financement. Le canton de Zurich donne l'exemple d'un financement de qualité (cf. <http://www.afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/gesamtverkehr/agglomerationsprogramm/leitfaden.html>).

5 Bilan intermédiaire: les projets d'agglomération sont efficaces

Les projets d'agglomération de la première et de la deuxième génération sont une success story. Ils ont donné le jour à une collaboration jusqu'ici inexistante sous cette forme entre les trois échelons étatiques ainsi qu'à un ensemble important de mesures coordonnées dans le domaine de l'urbanisation et des transports. Ces mesures ont modifié l'aspect de nombreuses agglomérations et auront un impact encore plus important à l'avenir. Cela ne signifie pas que l'instrument des projets d'agglomération ne pourrait pas être perfectionné. Parallèlement à ses points forts, il possède encore des faiblesses qui devront être traitées à l'avenir.

5.1 Impact des projets d'agglomération

Pour le cofinancement des infrastructures de transport, la Confédération a mis au total 6 milliards de CHF à la disposition des villes et des agglomérations à partir du fonds d'infrastructure. 5,77 milliards de CHF, soit respectivement plus de 96 %, ont été alloués au titre du cofinancement de mesures des projets d'agglomération de la première et de la deuxième génération ainsi que de projets urgents par arrêtés fédéraux.

L'instrument des projets d'agglomération comble une lacune importante qui existait de longue date: il établit les fondements d'une planification et d'une concertation intercommunale autrefois souvent insuffisante dans le domaine du développement des transports et de l'urbanisation. Les projets d'agglomération élèvent cette culture de la planification intercommunale à un niveau d'engagement entièrement nouveau. Ils contribuent ainsi considérablement à ce que l'agglomération, en tant qu'espace fonctionnel, ne fasse pas uniquement l'objet de discours, mais soit aussi comprise et vécue en tant que telle. Un bon projet d'agglomération montre que les éléments fonctionnels essentiels que sont l'emploi, le logement, les commerces et les loisirs doivent être aménagés à l'échelle intercommunale en coordination avec l'infrastructure des transports.

De même, les mesures des projets d'agglomération déjà réalisées ou à mettre en œuvre à l'avenir contribuent à ce que

- les transports soient opérationnels dans les agglomérations suisses et à ce que l'économie et la population puisse satisfaire ses besoins en mobilité;
- le mitage soit endigué et les villes puissent encore croître vers l'intérieur;
- les cantons, les villes et les communes soient en mesure de maîtriser les grands défis du transport dans les centres urbains.

Les projets d'agglomération encouragent l'observation coordonnée du développement de l'urbanisation et des transports et assurent la planification intégrée du trafic individuel motorisé, des transports publics et du trafic piéton et cyclable. Les projets d'agglomération contribuent ainsi à une culture collaborative entre toutes les parties prenantes et concernées, tant à la verticale (Confédération, cantons, villes et communes) qu'à l'horizontale (villes, communes et cantons au sein d'une agglomération).

La conception de l'instrument à l'échelle fédérale est une condition essentielle de la réussite des projets d'agglomération. Cela concerne au préalable le cofinancement de mesures de transport par la Confédération: sans cette incitation financière, aucun projet d'agglomération n'aurait présentement pu voir le jour sous cette forme et la création d'entités responsables stables n'aurait guère été réalisable à ce point. Cela concerne en second lieu les exigences transparentes envers la qualité des projets d'agglomération: la grande majorité des projets satisfait à ces exigences élevées. Les mesures qui y sont proposées déploient l'effet visé et se qualifient ainsi pour leur cofinancement par la Confé-

dération. Enfin, il convient de retenir que malgré des exigences transparentes, la Confédération laisse aux agglomérations une liberté considérable quant à la manière de procéder pour élaborer des projets d'agglomération. Cela concerne par exemple la question de l'entité responsable appropriée, ainsi que la définition des axes essentiels en termes de contenus.

Les expériences réunies jusqu'à ce jour dans le domaine des projets d'agglomération autorisent les déductions suivantes:

- Les projets d'agglomération ont contribué de manière déterminante à la mise en œuvre de transports plus performants et à un mix durable des moyens de transport en agglomération. Sans les mesures des projets d'agglomération, la surcharge des TP ainsi que les engorgements des routes seraient actuellement nettement plus marquants et le trafic à pied et à vélo nettement moins attractif. Les projets relatifs aux lignes de tramway ont pu progresser et être finalement réalisés uniquement grâce au cofinancement de la Confédération.
- Les projets d'agglomération satisfont à des exigences élevées en termes de qualité. Ils reposent sur une procédure analytique et orientée vers l'efficacité. Des mesures sont dérivées d'une stratégie qui, quant à elle, doit être adaptée à la nécessité reconnue d'agir ainsi qu'à la vision d'ensemble d'une agglomération. Elles favorisent l'observation coordonnée du développement des transports et de l'urbanisation, car c'est à cette condition seulement qu'un projet d'agglomération peut avoir l'impact requis. La Confédération s'assure ainsi que ses fonds ne sont pas répartis selon le principe de l'arrosoir, mais qu'ils sont utilisés là où la nécessité d'agir est la plus urgente et l'effet obtenu le plus important.
- Les projets d'agglomération ont donné lieu à la formation de structures de collaboration au sein des agglomérations. En effet, la collaboration verticale, horizontale et interdisciplinaire est une condition importante pour l'élaboration réussie d'un projet d'agglomération. Les projets d'agglomération ont ainsi contribué à penser et collaborer dans des espaces fonctionnels et favorisé la compréhension réciproque.
- Avec les projets d'agglomération, des objectifs tels que le développement de l'urbanisation vers l'intérieur et la planification des transports entre entités responsables en adéquation avec le développement urbanistique ont pu être remplis de contenus concrets. Grâce à des lignes de délimitation de l'urbanisation et à la définition ciblée de pôles de logement et d'emploi, les conditions nécessaires à la réduction de l'effilochage du développement urbain ont pu être réunies. Les projets d'agglomération ont ainsi amplement contribué à la mise en œuvre de la loi sur l'aménagement du territoire.
- Par ses exigences concrètes envers les projets d'agglomération et l'émission simultanée d'incitations financières sous forme de contributions fédérales, la Confédération a considérablement participé à leur qualité. L'initiative et l'engagement de la Confédération restent une condition indispensable à la poursuite réussie des projets.

5.2 Défis et potentiels d'amélioration

Les projets d'agglomération de la troisième génération doivent être présentés à la Confédération pour examen d'ici fin 2016. Cette troisième génération de projets d'agglomération, de même que les suivantes, placeront la Confédération, les cantons, les villes et les communes face à des défis importants. Ces défis ainsi que des solutions et propositions d'amélioration prometteuses sont présentés aux paragraphes suivants.

5.2.1 Défi 1: assurer le financement à long terme

Le cofinancement de mesures par la Confédération est un facteur essentiel de la réussite des projets d'agglomération. Les cantons et les villes ne peuvent pas, à eux seuls, pourvoir aux investissements nécessaires à un système de transport opérationnel. L'engagement financier de la Confédération sera en conséquence nécessaire à l'avenir également. Les moyens du fonds d'infrastructure réservés par la Confédération pour des contributions à des projets d'agglomération sont toutefois pratiquement intégralement épuisés à l'issue de la deuxième génération.

La participation financière de la Confédération doit être placée sur de nouvelles bases juridiques. C'est là que doit intervenir le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) prévu. La poursuite des projets sur le long terme nécessite la mise à disposition illimitée de moyens suffisants au sein du FORTA pour des contributions au trafic d'agglomération.

5.2.2 Défi 2: conserver une vision d'ensemble du trafic

À l'avenir également, les projets d'agglomération doivent intégrer l'ensemble des infrastructures et moyens de transport dans leur globalité. Outre les moyens de transport du trafic d'agglomération, le développement des infrastructures ferroviaires et des routes nationales en fait partie, même si ces infrastructures sont planifiées et financées par le biais d'autres programmes de la Confédération (programme stratégique de développement routier et ferroviaire).

Parallèlement à l'infrastructure afférente aux chemins de fer et aux routes nationales, la future participation financière de la Confédération aux mesures de transport des projets d'agglomération doit englober tous les moyens de transport et toutes les catégories de mesures, et être ouverte aux innovations techniques. Au cas par cas, différents moyens de transport proposent une solution aux problèmes spécifiques. De la perspective actuelle, les mesures relatives aux tramways, bus, piétons et cyclistes ainsi que diverses mesures axées sur le trafic individuel motorisé se situent au premier plan. La vision globale des transports et l'intégration de tous les moyens de transport sont des facteurs essentiels de la réussite des projets d'agglomération et de leur crédibilité.

5.2.3 Défi 3: Flexibilité de la mise en œuvre malgré l'effet contraignant

Des priorités peuvent être déplacées et des adaptations peuvent s'avérer nécessaire durant le traitement de mesures relevant d'un projet d'agglomération. Dans certaines circonstances, il peut en résulter des changements non seulement au niveau de la configuration concrète des mesures, mais aussi de leurs coûts. Cela s'applique notamment aux mesures de moindre envergure relatives à la mobilité douce, à la gestion du trafic et à la valorisation de l'espace routier. Généralement, les adaptations ne modifient guère ou pas l'effet visé par les mesures.

Les agglomérations doivent disposer d'une plus grande marge de manœuvre quant aux délais de mise en œuvre des différentes mesures. Cela leur permettrait de mieux aborder les incertitudes inhérentes au processus de planification, que ce soit lors de la configuration concrète de certaines mesures ou des mesures soumises à un processus décisionnel politique. La mise en œuvre de processus simplifiés permettant de remplacer certaines mesures par des alternatives de même valeur serait un premier pas dans ce sens.

5.2.4 Défi 4: coordination avec des projets d'infrastructure nationaux

La Confédération est compétente en matière de développement des infrastructures ferroviaires et des routes nationales. Divers projets d'agglomération font reposer leurs visions d'ensemble, leurs stratégies et leurs mesures sur des projets planifiés d'infrastructure ferroviaire et de routes nationales. Si

ces derniers ne sont pas réalisés comme prévu, des retards au niveau des mesures d'agglomération qui en dépendent peuvent survenir. Cela révèle toute l'importance d'une coordination en temps utile entre des projets d'infrastructure nationaux et les projets d'agglomération.

Pour toutes les parties prenantes, il est essentiel de disposer d'une garantie de planification aussi élevée que possible concernant les projets d'infrastructure nationaux lors de l'élaboration des projets d'agglomération. Il importe, par conséquent, que les processus de planification relatifs au projet trafic d'agglomération, à l'infrastructure ferroviaire (programmes stratégiques de développement – PRODES) et aux routes nationales (projet d'élimination des engorgements, respectivement PRODES routes à l'avenir) fasse l'objet d'une concertation au niveau du calendrier des délais.

5.2.5 Défi 5: ancrage au niveau communal

La participation d'un grand nombre de participants au processus projets d'agglomération est à la fois une nécessité et un défi. La grande notoriété, l'acceptation et l'ancrage du processus à tous les échelons de l'État est une condition fondamentale de sa réussite. Lors de l'élaboration de mesures, les villes et les communes d'agglomération se voient confrontées au défi de s'assurer de manière conséquente et à un stade précoce de la participation de la population et d'autres intervenants en implémentant des processus sensés, sans pour autant susciter des attentes qui ne pourront pas être satisfaites.

Il y a lieu de présumer que la poursuite sur le long terme des projets d'agglomération renforcera les procédures et structures relativement nouvelles. À cet effet, les entités responsables doivent examiner de quelle manière elles pourraient encore mieux intégrer les villes et les communes, mais aussi les cantons, dans le processus d'élaboration et de mise en œuvre des projets d'agglomération. Alors que cette collaboration fonctionne déjà très bien dans certaines agglomérations, il existe encore un potentiel d'amélioration dans d'autres. Concrètement, les personnes responsables du développement urbanistique et des projets de transport au niveau communal (offices des ponts et chaussées et de la planification des transports) devraient participer à un stade précoce à l'élaboration de projets d'agglomération. Cela garantirait la prise en compte, dès le départ, d'horizons de mise en œuvre réalistes pour certaines mesures.

5.2.6 Défi 6: mesure de l'efficacité de projets d'agglomération

À l'avenir, la Confédération examinera l'efficacité des projets d'agglomération. Le contrôle de l'efficacité doit permettre d'obtenir des bases aussi fiables que possible pour la comparaison entre les différentes agglomérations à partir d'indicateurs sélectionnés. Il s'agit des indicateurs suivants: répartition modale, personnes accidentées, habitants par niveau de qualité de desserte TP et emplois par niveau de qualité de desserte TP («monitoring et contrôle de l'efficacité des projets d'agglomération», indicateurs MOCA). Des objectifs pour ces quatre indicateurs doivent être formulés dans les projets d'agglomération de la troisième génération. À partir de la quatrième génération, la Confédération examinera l'efficacité des projets d'agglomération en intégrant ces indicateurs. Il ne s'agit pas ici d'établir un lien direct entre les projets d'agglomération et le développement de ces indicateurs. La Confédération souhaite plutôt sensibiliser les agglomérations quant à leurs besoins spécifiques d'action. Les résultats du contrôle de l'efficacité ne doivent pas exercer une influence sur de futurs projets d'agglomération.

Le travail de contrôle relatif à la mise en œuvre des projets d'agglomération est aujourd'hui déjà très conséquent. Au regard du concept de contrôle de l'efficacité déjà communiqué par la Confédération, les agglomérations s'attendent encore à des charges supplémentaires considérables. C'est pourquoi il importe que la Confédération mette à disposition des agglomérations des chiffres exploitables aussi actuels et comparables que possible. L'interprétation du contrôle de l'efficacité communiquée par la Confédération doit être conservée: elle doit en premier lieu servir de référence pour des indications sur les domaines dans lesquels une agglomération doit encore agir comparée à d'autres agglomérations.

5.2.7 Défi 7: focus du cofinancement

Dans le cadre du processus de contrôle, la Confédération affecte certaines mesures de cofinancement demandées aux dites «propres prestations». Il s'agit généralement de mesures qui déploient uniquement un effet à l'échelle locale. Par cette priorisation, la Confédération entend orienter ses contributions vers un soutien ciblé des mesures les plus efficaces. Dans la convention de prestations, les agglomérations s'engagent à réaliser également de «propres prestations» non cofinancées par la Confédération.

Cette pratique doit être vérifiée. Il serait plus judicieux de cofinancer de telles mesures par des contributions forfaitaires dans le cadre de paquets de mesures. Cela donnerait de plus grandes libertés de mise en œuvre aux agglomérations qui pourraient fixer des priorités sous forme ciblée. La Confédération, quant à elle, pourrait s'assurer par la prescription d'un plafond pour contributions forfaitaires que le cadre de paiement convenu ne sera pas explosé.

Les défis auxquels les agglomérations doivent faire face ne se limitent pas au domaine des transports. Les exigences en matière de qualité de l'urbanisation continueront d'augmenter tout particulièrement dans les espaces urbains. La qualité des constructions urbaines à l'intérieur, l'accès aux espaces de détente de proximité et la relation avec les espaces de culture prendront de l'importance pour les villes.

La Confédération limite son cofinancement aux mesures relatives aux transports. Le développement coordonné des transports et de l'urbanisation peut être aussi soutenu par d'autres mesures. La Confédération devrait par exemple donner des impulsions en faveur d'un développement durable des espaces libres dans les environs des villes. Toutefois, si les projets d'agglomération sont surchargés de nombreux thèmes supplémentaires, l'instrument deviendra difficilement maniable dans le temps. Pour cette raison, de nouvelles approches allant au-delà des exigences actuelles doivent être réalisées hors des projets d'agglomération.

5.2.8 Défi 8: détermination du périmètre d'agglomération

Il importe aux acteurs de l'espace urbain de savoir si et à partir de quand ils sont autorisés à participer aux projets d'agglomération et si leurs mesures peuvent être cofinancées par la Confédération. Actuellement, Le Conseil fédéral détermine quelles villes et quelles agglomérations sont en droit de bénéficier des contributions fédérales dans le cadre de projets d'agglomération. Jusqu'à présent, il s'appuyait sur la définition de l'Office fédéral de la statistique de l'année 2000. Les quelque cinquante villes et agglomérations qui ont droit aux contributions sont indiquées en annexe de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin – cf. art. 19 OUMin).

Fin 2014, l'Office fédéral de la statistique a remanié la définition géographique de la notion d'agglomération. Pour cela, les centres des agglomérations ont été définis selon des critères uniformisés (densité d'habitants, emplois, nuits d'hébergement). Les flux pendulaires ont été de plus analysés afin de définir la ceinture de l'agglomération. Suite à cette nouvelle définition de l'agglomération de l'année 2000, certaines agglomérations et villes isolées sortent, d'autres viennent s'ajouter.

Une désignation fiable des territoires autorisés à présenter des projets d'agglomération est essentielle pour l'élaboration des projets. La procédure applicable aux projets d'agglomération de la troisième génération peut servir de ligne directrice. D'une part la définition valable de l'année 2000 a été conservée, d'autre part des agglomérations nouvellement mentionnées dans la définition de l'agglomération de 2014 ont été ajoutées. Pour les futures générations de projets d'agglomération, la Confédération doit tirer au clair le périmètre qui ouvre droit à une contribution, ainsi que la définition valable de l'agglomération. Les cantons, les villes et les communes devront être encore intégrés dans ce processus.

5.2.9 Défi 9: augmentation des charges administratives au niveau communal et cantonal

Les projets d'agglomération sont remaniés et actualisés selon un rythme de quatre ans. Ce rythme est harmonisé avec des planifications parallèles, par exemple celles relatives aux infrastructures routières et ferroviaires nationales. Les plans financiers cantonaux, les projets de construction de routes et les législatures également portent souvent sur une durée de quatre ans. Le rythme de quatre ans implique toutefois aussi des exigences élevées pour les entités responsables des projets d'agglomération.

La charge pour le remaniement des projets d'agglomération doit rester défendable, sinon l'instrument perdra son effet incitateur. Cela s'applique en particulier aux villes et communes qui peuvent généralement engager uniquement des ressources restreintes en termes de finances et de personnel. Par conséquent, les exigences de la Confédération ne doivent pas augmenter d'une génération à l'autre.

Tant lors de l'examen des projets d'agglomération que lors de leur réalisation, les petites mesures souvent regroupées dans des paquets occasionnent des tâches de traitement trop importantes. Jusqu'à présent, une convention de financement séparée est conclue pour chaque mesure de très faible ampleur (p.ex. dans un paquet de petites mesures pour piétons et vélos). La charge administrative pour la Confédération et les entités responsables est comparable à celle occasionnée par de grandes mesures isolées coûtant des dizaines de millions.

Pour conserver des proportions raisonnables, des simplifications et, corrélativement, des améliorations de l'efficacité doivent être visées en particulier pour les petites mesures. Le cofinancement accru de paquets de mesures par le biais de contributions forfaitaires serait un instrument adapté. Cela réduirait les charges administratives de mise en œuvre et accorderait simultanément une plus grande marge de manœuvre aux agglomérations pour la réalisation des mesures. Parallèlement aux petites mesures relatives au trafic piéton et cyclable, de plus petites mesures de gestion des transports ainsi que des mesures de valorisation/sécurité sur l'espace routier pourraient être financées dans une plus forte mesure par des contributions forfaitaires.

6 Conclusions

Le bilan est majoritairement positif

Les projets d'agglomération sont une success story. Les acquis les plus importants des projets d'agglomération peuvent être résumés comme suit:

- Planifier et réaliser un développement regroupant tous moyens de transport et adapté à l'urbanisation représente un objectif et un défi considérables. Cette philosophie planificatrice fondamentale a pu être implémentée dans le cadre des projets d'agglomération.
- Grâce aux projets d'agglomération, des projets de transport dans les villes et les agglomérations peuvent être désormais cofinancés par la Confédération. Des projets qui ne seraient sinon pas finançables et réalisables malgré l'importance des solutions qu'ils apportent ont ainsi pu être mis en œuvre.
- Les deux premières générations ont montré que les projets d'agglomération sont de grande nécessité. Jusqu'à présent, 49 des 55 agglomérations et villes isolées ont élaboré un projet d'agglomération.
- Les projets d'agglomération sélectionnent et priorisent des mesures sous forme accrue sur la base de leur efficacité et de leurs coûts.
- Grâce aux projets d'agglomération, le développement (concentré) de l'urbanisation vers l'intérieur s'est consolidé en tant que principe de base en matière de planification.
- L'élaboration des projets d'agglomération a considérablement amélioré la coopération entre les cantons, les villes et les communes avec la participation de la Confédération et promu la compréhension réciproque.
- Des améliorations essentielles des systèmes de transport ont été déjà obtenues sur la base des projets urgents, mais aussi avec les mesures de la première et de la deuxième génération des projets d'agglomération. Le trafic piéton et cyclable en tant que pilier important d'un aménagement compatible du transport urbain a également pris de l'importance grâce aux projets d'agglomération.

L'instrument projets d'agglomération a toutefois également des points faibles:

- La mise en œuvre des différentes mesures a été retardée par des modifications de la planification ou suite à des décisions politiques correspondantes au niveau communal ou cantonal.
- L'intégration des communes dans l'élaboration de certains projets d'agglomération et l'engagement corrélatif de mettre leurs mesures communales effectivement en œuvre n'ont en partie pas encore suffisamment abouti.
- Le cofinancement de mesures par la Confédération repose sur des conventions de financement entre la Confédération et les cantons. Les charges relatives à la conclusion de telles conventions de financement sont disproportionnées par rapport au montant du cofinancement, en particulier pour les petits projets. Des simplifications sont ici nécessaires de toute urgence.

Poursuivre les projets d'agglomération qui ont fait leurs preuves

Les projets d'agglomération sont l'instrument le plus important pour un développement coordonné des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations et gagneront encore en importance à l'avenir. En effet, la croissance de la population et des emplois porte en premier lieu sur les agglomérations. Les mesures contribuant à une circulation fluide dans les agglomérations également à l'avenir, ainsi qu'à un développement urbanistique garantissant une qualité de vie élevée et un trafic supplémentaire aussi réduit que possible sont d'autant plus importantes. Les villes et les agglomérations auront besoin à l'avenir également de l'instrument des projets d'agglomération.

Assurer suffisamment le cofinancement du trafic d'agglomération pour une durée indéterminée

Il est essentiel de garantir à long terme les fonds nécessaires au cofinancement des projets d'agglomération par la Confédération. En effet, sans le cofinancement par la Confédération, les villes et les communes ne sont pas en mesure de pourvoir aux investissements nécessaires en infrastructures de transport. Sans cofinancement, les projets d'agglomération n'existeraient pas et la qualité élevée du développement de l'urbanisation et des transports dans les agglomérations serait menacée.

Pour les villes et les agglomérations, il est de ce fait décisif que le futur Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) prévoie des moyens suffisants pour les projets d'agglomération. La dotation du FORTA aux projets d'agglomération doit correspondre de 9 à 12 % aux dépenses du FORTA (conformément à l'art. 17f de la LUMin révisée). Cela correspond à un montant de l'ordre de 1000 à 1200 millions de CHF par génération de projet d'agglomération (valeurs aux prix de 2005, hors TVA).

Perfectionner les projets d'agglomération

Les projets d'agglomération doivent être encore perfectionnés au niveau du contenu et des process et être ainsi configurés de manière plus efficace et efficiente.

Augmenter l'efficacité

- Les agglomérations doivent disposer d'une plus grande flexibilité en matière de délais de réalisation des différentes mesures.
- La charge administrative et le contrôle de la mise en œuvre des mesures doivent être réduits si possible pour toutes les parties prenantes, en particulier en ce qui concerne le traitement des modifications. La Confédération doit faire participer les cantons, les villes et les communes aux discussions sur des mesures permettant de réduire les charges.
- L'examen annoncé par la Confédération d'un cofinancement de paquets de mesures par le biais de contributions forfaitaires est positif. Ce principe devrait réduire sensiblement la charge administrative, en particulier en ce qui concerne les plus petites mesures. Simultanément, une plus grande marge de manœuvre serait accordée aux agglomérations quant à l'ordre de succession de la mise en œuvre des différentes mesures au sein d'un tel paquet.

Coordonner mutuellement les planifications

- Les offices fédéraux participants ARE, OFT et ASTRA doivent coordonner les processus de planification concernant le projet trafic d'agglomération, l'infrastructure ferroviaire (programme stratégique de développement – PRODES) et les routes nationales (projet d'élimination des engorgements, respectivement PRODES routes à l'avenir) en termes de délais et de contenus.
- Pour que les villes et les communes puissent réaliser des mesures à l'échelle communale avec succès, les entités responsables des projets d'agglomération doivent les intégrer sous forme accrue dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets d'agglomération.

Conditions-cadres stables

- Pour les générations futures de projets d'agglomération, la Confédération doit clarifier quelle définition de la notion d'agglomération doit être valable et définir corrélativement l'autorisation de présenter des projets d'agglomération. Les cantons, les villes et les communes devront être encore intégrés dans ce processus.
- Les exigences de la Confédération envers les projets d'agglomération ne doivent plus être intensifiées afin de maintenir au niveau actuel les charges inhérentes au remaniement des projets d'agglomération.

Liste des ouvrages de référence

Études, rapports et documentation de la Confédération

- ARE Office fédéral du développement territorial (2007)
Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération. Berne.
- ARE Office fédéral du développement territorial (2008)
Examen des projets d'agglomération. Rapport explicatif. Berne.
- ARE Office fédéral du développement territorial (2009)
Monitoring des projets d'agglomération Transports et urbanisation. Indicateurs comparatifs par agglomération. Berne.
- ARE Office fédéral du développement territorial (2009)
Monitoring de l'espace urbain: Analyses des villes et des agglomérations. Berne.
- ARE Office fédéral du développement territorial (2009)
Concept pour un développement urbain vers l'intérieur, aide de travail pour l'élaboration des projets d'agglomération transport et urbanisation. Berne.
- ARE Office fédéral du développement territorial (2010)
Politique des agglomérations de la Confédération: projets-modèles pour l'amélioration de la collaboration dans les agglomérations. Bilan 2002-2007. Berne.
- ARE Office fédéral du développement territorial (2010)
Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération. Berne.
- ARE Office fédéral du développement territorial (2015)
Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^{ème} génération. Berne.
- ARE Office fédéral du développement territorial / SECO Secrétariat d'État à l'économie SECO (2011)
Évaluation et suite de la politique des agglomérations de la Confédération. Rapport à l'attention du Conseil fédéral. Berne.
- Conseil fédéral (2001)
Politique des agglomérations de la Confédération. Rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001. Éditeurs: Office fédéral du développement territorial (ARE), Secrétariat d'État à l'économie (SECO). Berne.
- Conseil fédéral (2005)
Message concernant le fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (Fonds d'infrastructure) du 2 décembre 2005. Berne.
- Conseil fédéral (2009)
Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 du 11 novembre 2009. Berne.

Conseil fédéral (2010)

Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 du 21 septembre 2010. Berne.

Conseil fédéral (2014)

Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 du 26 février 2014. Berne.

Conseil fédéral (2014)

Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 du 16 septembre 2014. Berne.

Conseil fédéral (2015)

Politique des agglomérations 2016+ de la Confédération. Pour un développement cohérent du territoire suisse. Rapport du Conseil fédéral du 15 février 2015. Berne.

Conseil fédéral (2015)

Message relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, au comblement du déficit et à la mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales (Message FORTA) du 18 février 2015. Berne.

Conseil fédéral, Conférence des gouvernements cantonaux, Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Union des villes suisses, Association des Communes Suisses (2012)

Projet de territoire Suisse. Version remaniée. Berne.

CEAT, Ernst Basler + Partner, Infras (2010)

Évaluation de la politique fédérale des agglomérations 2002–2009.

Ecoplan (2012)

Les défis urbains, du point de vue de la Confédération. Contribution au débat sur la suite de la politique des agglomérations. Sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial ARE et du Secrétariat d'État à l'économie SECO. Berne.

Ecoplan (2016)

Collaboration dans les agglomérations: bilan et perspectives de la collaboration. Sur mandat de la Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA). Berne.

Ecoplan / Arn / Strecker (2010)

Financement et compensation des charges dans les agglomérations. Berne.

Frey, R.L. (1996)

Stadt: Lebens- und Wirtschaftsraum. vdf. Zürich.

Les **rapports d'examen de la Confédération** relatifs aux projets d'agglomération de la première et de la deuxième génération peuvent être consultés sur le site internet de l'Office fédéral du développement territorial, <http://www.are.admin.ch>, thème Transports et infrastructures > Programmes et projets > Projets d'agglomération Transports et urbanisation > Informations complémentaires.

Les **projets d'agglomération** présentés à la Confédération sous forme de rapports, de cartes, de fiches de mesures, etc. peuvent être consultés en ligne sur les pages internet des entités responsables.

Définitions et documentation des bases de données

Office fédéral du développement territorial ARE (2012)

Statistique suisse des zones à bâtir 2012. Statistique et analyses.

Office fédéral du développement territorial ARE (2016)

Niveaux de qualité de desserte par les transports publics. Méthodologie de calcul ARE. Rapport sur les bases utilisées pour l'évaluation des projets d'agglomération Transports et urbanisation Berne.

Office fédéral de la statistique OFS (2005)

Recensement fédéral de la population 2000. Les niveaux géographiques de la Suisse. Neuchâtel.

Office fédéral de la statistique OFS (2010)

Les scénarios de l'évolution de la population de la Suisse 2010–2060. Neuchâtel.

Office fédéral de la statistique OFS (2014)

Espace à caractère urbain en Suisse 2012. Une nouvelle définition des agglomérations et d'autres catégories d'espace urbain. Neuchâtel.

Office fédéral de la statistique OFS (2016)

La statistique de la population et des ménages (STATPOP). Disponible en ligne sur: www.bfs.admin.ch, thème 01 – Population. État et structure de la population.

Office fédéral de la statistique OFS (2016)

Statistique structurelle des entreprises (STATENT). Information en ligne sur le site internet: <http://www.statent.bfs.admin.ch>

Office fédéral des routes OFROU (2016)

Données des accidents de la Suisse. En ligne sur le site internet: <http://www.unfalldaten.ch>

Bases légales

- **Constitution fédérale:** Constitution fédérale de la Confédération suisse (1999), état le 1^{er} janvier 2016.
- **LFIInfr (Loi sur le fonds d'infrastructure)** Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (2006), état le 1^{er} janvier 2016.
- **OUMin:** Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (2007), état le 1^{er} janvier 2016.
- **LUMin:** Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (1985), état le 1^{er} janvier 2016.



2^e part: Exemples de mesures

	Exemples de mesures tirés de la pratique	58
1	Liaison de tramway Hardbrücke	59
2	Valorisation de la vieille ville de Gossau	63
3	Contournement de Thoue Nord	67
4	Ensemble de mesures trafic piétonnier et cycliste, Lausanne-Morges	71
5	Priorité au bus, agglomération de Lucerne	75
6	Transformation de la place de l'école et de l'axe de bus Est à Baden	79
7	Plateforme de transports publics avec Matterhorn-Gotthard-Bahn et CarPostal	83
8	Pôle de développement Wil Ouest	87

Exemples de mesures tirés de la pratique

Dans cette partie de la publication, une mesure typique sera décrite en détails pour chaque catégorie de mesures. Ces mesures sont considérées comme particulièrement efficaces. Elles montrent le large éventail de mesures qui sont prises dans le cadre des projets d'agglomération. Le domaine des transports constitue le thème principal des mesures. Il ne s'agit ici toutefois pas d'effectuer une évaluation. Au contraire: Les mesures relatives à l'urbanisation des projets d'agglomération sont tout aussi importantes et tout aussi efficaces. Les mesures suivantes sont présentées en détails (Figure 1-1):

Figure 1-1: Aperçu des exemples de mesures

Catégorie de mesures	Projet d'agglomération	Mesure (coûts aux prix de 2005)
1 Tramway	Stadt Zürich-Glattal (PA 2 ^e g.)	Réalisation de la liaison de tramway Hardbrücke (91 millions de CHF)
2 Valorisation / sécurité espace routier	St.Gallen / Arbon-Rorschach (PA 1 ^{re} g.)	Valorisation vieille ville de Gossau (5 millions de CHF)
3 Capacité des routes	Thun (PA 1 ^{re} g.)	Contournement de Thoune Nord (88 millions de CHF)
4 Mobilité douce	Lausanne-Morges (PA 2 ^e g.)	Ensemble de mesures en vue d'améliorer le trafic piétonnier et cycliste (28 millions de CHF)
5 Gestion du trafic	Luzern (PA 2 ^e g.)	Priorité aux bus, agglomération de Lucerne (29 millions de CHF)
6 Transports publics / route	Aargau-Ost (PA 1 ^{re} g. et PA 2 ^e g.)	Baden: Transformation place de l'école (33 millions de CHF, PA 1 ^{re} g.) et axe de bus Est (30 millions de CHF, PA 2 ^e g.)
7 Plateforme multimodale	Brig-Visp-Naters (PA 2 ^e g.)	Création d'une plateforme de transports publics avec MGB et CarPostal (30 millions de CHF)
8 Urbanisation: pôles de développement	Wil (PA 2 ^e g.)	Concept de gestion de l'urbanisation et du paysage avec nouveau pôle de développement Wil Ouest

Comme montré dans la figure 1-1, il s'agit de mesures relatives à sept catégories différentes de mesures de trafic ainsi qu'une mesure liée au thème des pôles de développement. Les mesures provenaient à la fois des projets d'agglomération de 1^{re} et de 2^e génération. Il s'agit de mesures contenues dans la liste A du projet d'agglomération respectif et qui revêtent donc une priorité absolue. Il s'agit tant de mesures aux coûts élevés que de mesures aux coûts relativement faibles. La discussion des mesures s'effectue de manière aussi uniforme que possible.

- Chaque mesure est d'abord brièvement présentée à l'aide d'une illustration et des mots-clés les plus importants. Lorsque cela s'avère nécessaire et opportun, l'historique de la planification de certaines mesures ou leur intégration dans des concepts d'ordre supérieur est ensuite discutée.
- Les différentes mesures sont décrites sous forme de fiches.
- Les effets escomptés des différentes mesures sont résumés.
- Pour finir, les principales sources d'informations supplémentaires relatives à chaque mesure sont énumérées.

1 Liaison de tramway Hardbrücke



Illustration: <https://www.stadt-zuerich.ch/tramverbindung>

Désignation courte	Zurich – réalisation de la liaison de tramway Hardbrücke
Type de mesure	Tramway/route
Réalisation	2015 à 2017
Coûts	91 millions de CHF (prix 2005)
Projet d'agglomération	Projet d'agglomération «Stadt Zürich-Glattal», 2 ^e génération
Brève description	En tant que premier élément essentiel de la ligne tangentielle de Zurich, une nouvelle ligne de tramway est réalisée via le pont Hardbrücke afin de désengorger le centre-ville et la gare centrale. La liaison intègre la gare Hardbrücke dans le réseau de tramway et crée de nouvelles liaisons de tramway directes et plus rapides. La nouvelle ligne permet également d'exploiter intégralement la zone de développement Zurich Ouest, ce qui atténue notamment les goulets d'étranglement auxquels il faut s'attendre sur le RER en raison de la demande croissante.
Spécificités	Importante liaison tangentielle, désengorgement du centre / possibilité d'intégration simplifiée de la liaison de tramway à la ligne «Rosengartentram» prévue.

Historique de la planification

Le potentiel d'une liaison de tramway via le pont Hardbrücke est déjà reconnu depuis 2006 par le canton et figurait dans le projet relatif au Tramway Zurich Ouest. Pour les transports publics zurichois (VBZ), il était à l'époque déjà acquis que la prochaine étape du développement de leur réseau consisterait en une extension via le pont Hardbrücke. Le canton de Zurich jugea aussi l'utilité d'une nouvelle liaison de tramway comme très élevée et dépassant largement les frontières de la ville. Il soumit donc la mesure à la Confédération comme élément du projet d'agglomération de 2^e génération en vue d'un cofinancement. En 2013, le projet commun de la ville et du canton fut d'abord approuvé au Parlement

de la ville. Suite à la saisie du référendum contre la contribution du canton, celle-ci fut finalement aussi approuvée par les électeurs du canton de Zurich avec deux tiers de voix favorables.

Le contournement par l'Ouest de la ville de Zurich constitue une condition essentielle à ce projet. Cette liaison délesterait l'ancienne tangente Ouest – et par conséquent également le pont Hardbrücke – du trafic de transit. Les nouvelles capacités créées permettront d'utiliser le pont Hardbrücke comme liaison de tramway.

Fiche signalétique de la mesure

La liaison de tramway via le pont Hardbrücke prolongera à l'avenir la ligne 8 depuis la Hardplatz en passant par la place Escher-Wyss jusqu'au Werdhölzli. Par ailleurs, de nouvelles voies seront posées sur le tronçon entre la Hardplatz et le nœud Pfingstweidstrasse afin de relier les voies existantes des lignes 8 et 4.

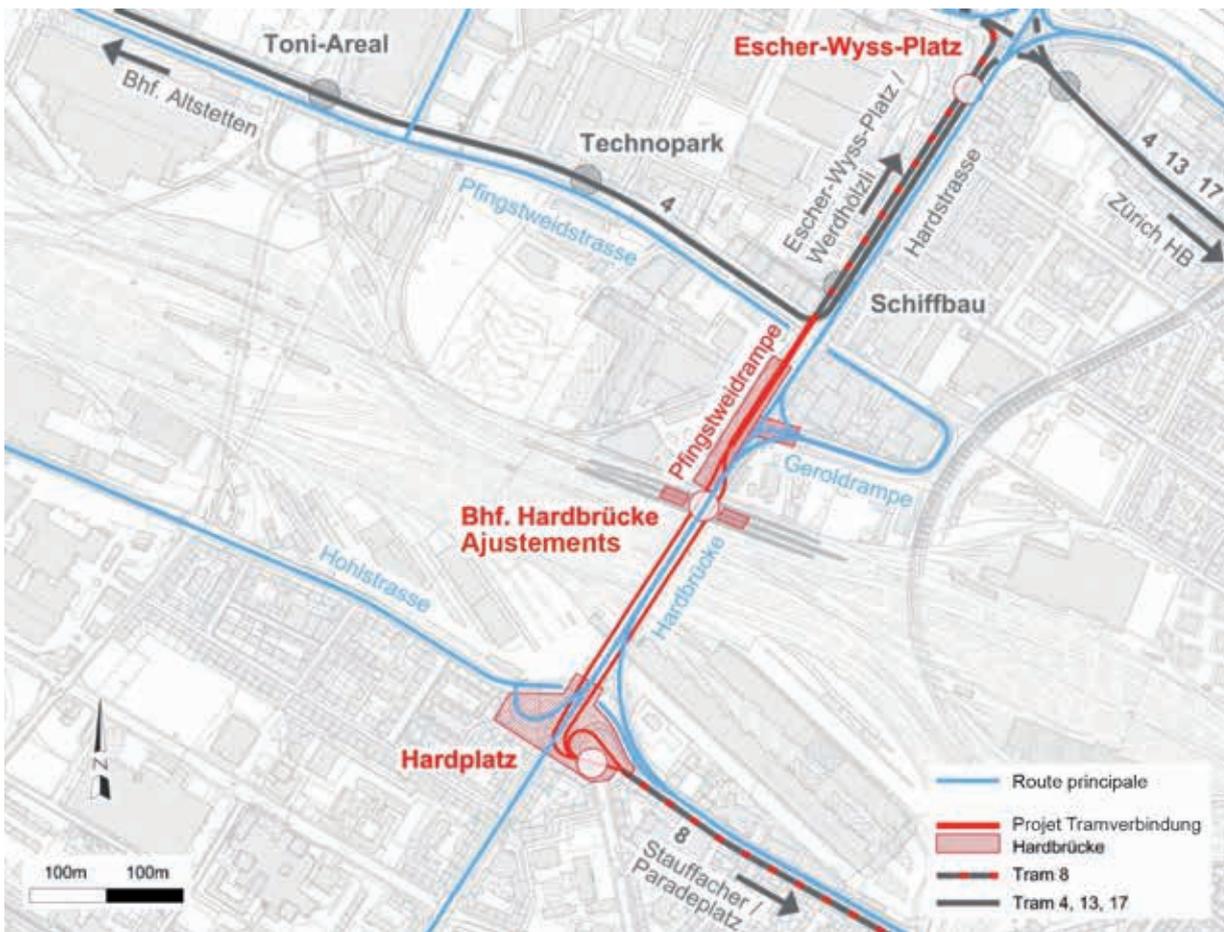


Illustration: Ville de Zurich / Transports publics zurichois (VBZ) (2014)

Le projet comprend les mesures suivantes:

- **Voies de tramway et caténares:** Les voies et caténares nécessaires seront mis en place sur le pont Hardbrücke et la nouvelle Pfingstweidrampe. À cet effet, le pont Hardbrücke avait déjà été renforcé en conséquence lors du dernier assainissement.
- **Remplacement de la Pfingstweidrampe:** La rampe existante sera remplacée par une nouvelle construction renforcée qui servira d'accès au tramway. Le trafic piétonnier et cycliste sera également dirigé sur cette rampe dans le futur.
- **Geroldrampe supplémentaire:** Étant donné qu'à l'avenir, la Pfingstweidrampe sera utilisée par le tramway (et la mobilité douce), le trafic individuel motorisé (TIM) ne sera plus dirigé sur cette rampe. Par conséquent, un nouvel accès sera réalisé pour le TIM sur la Geroldrampe afin de pouvoir tourner à gauche sur le pont Hardbrücke.
- **Valorisation de la Hardplatz:** La Hardplatz deviendra plus attrayante et plus clairement structurée grâce à l'aménagement de bancs et de groupes d'arbres. L'arrêt de tramway sera également reconstruit.
- **Modification de la gare Hardbrücke:** Des escaliers supplémentaires amélioreront le flux de personnes et les espaces d'attente couverts au niveau du pont assureront une répartition optimisée des voyageurs sur le perron.
- **Nouvel arrêt sur la place Escher-Wyss:** Un nouvel arrêt de tramway verra le jour sur la place Escher-Wyss côté Hardstrasse.

La nouvelle gestion du trafic (Geroldrampe, Pfingstweidrampe) associée à une voie commune de tramway et de bus via le pont Hardbrücke ainsi qu'à des dispositifs de régulation du trafic coordonnés entre eux doit permettre de garantir la fluidité du trafic sur le pont Hardbrücke et de donner la priorité aux transports publics.

Intégration à la planification des transports et de l'urbanisation

La forte croissance de la population et de l'emploi dans la région zurichoise entraîne également une hausse sensible du trafic qui devrait encore s'intensifier dans les prochaines années. Le Nord et l'Ouest de la ville de Zurich connaissent une croissance particulièrement élevée. Le trafic supplémentaire qui en résulte doit être couvert au moins par moitié par les transports publics. Cet objectif a été ancré en 2009 par le canton de Zurich dans l'aménagement du territoire cantonal.

Pour l'atteindre, de nouvelles capacités sont requises, notamment en matière de liaisons transversales et tangentielles. Une partie de celles-ci pourra être fournie par la liaison de tramway Hardbrücke et la meilleure mise en réseau des transports publics qui en résulte. En effet, la nouvelle liaison – une véritable ligne tangentielle – crée de nouvelles capacités ainsi que des durées de trajets raccourcies et des liaisons plus directes depuis Zurich Ouest tout en délestant ou complétant l'offre RER. Cela vaut en particulier pour les pendulaires venant de Zurich Ouest qui utilisent actuellement surtout le RER, provoquant des fréquences très élevées à la gare Hardbrücke. La ligne de tramway tangentielle soulagera donc également la gare centrale de Zurich ainsi que les lignes de tramway très utilisées. Elle reliera d'importants points de correspondance par tramway. On évitera ainsi un détour par la gare centrale. La liaison de tramway Hardbrücke pourra aussi à l'avenir être intégrée facilement à la ligne de tramway tangentielle Nord-Sud qui est prévue (Rosengarten–Hardbrücke–Zurich Sud).

Effet de la mesure



Qualité des systèmes de transport

Grâce au développement systématique du réseau de transports publics et à la coordination des réseaux de RER, tramway et bus, l'offre sera encore améliorée tandis que la gare centrale de Zurich ainsi que les points centraux de correspondance par tramway seront désengorgés. La nouvelle liaison de tramway apportera une nette amélioration des liens entre le RER et la desserte fine assurée par les transports publics ainsi que de meilleures possibilités de correspondance entre les lignes de tramway. Il en découlera de nouvelles liaisons directes et une plus forte mise en réseau des transports publics qui permettront d'améliorer l'intermodalité au niveau de l'importante plaque tournante que constitue la gare Hardbrücke. Les meilleurs accès destinés à la mobilité douce y contribueront également. Par ailleurs, les durées de trajet raccourcies et la meilleure accessibilité permettront d'assurer complètement la desserte de la zone de développement Zurich Ouest.



Développement urbain vers l'intérieur

Les meilleures liaisons de RER et de tramway soutiennent le développement urbain vers l'intérieur. La liaison de tramway via le pont Hardbrücke établira une connexion directe entre Zurich Ouest et les secteurs Stauffacher / Paradeplatz, rapprochant également les arrondissements 4 et 5. Le réaménagement de la Hardplatz compte parmi les différentes mesures de valorisation de l'espace public de ce projet d'agglomération.



Sécurité du trafic

La séparation claire des voies de circulation sur le pont Hardbrücke entre le TIM et les transports publics d'une part et une voie séparée par une construction pour le trafic piétonnier et cycliste d'autre part augmentera la sécurité pour tous les usagers de la route.



Pollution et consommation des ressources

L'attractivité accrue de l'offre en transports publics fera progresser la part des usagers de ce type de transport. La part plus élevée des transports publics et les meilleures conditions pour la mobilité douce permettront de réduire les émissions de polluants atmosphériques et les nuisances sonores.

Sources

Internet:

- <https://www.stadt-zuerich.ch/tramverbindung>

Rapports:

Service des transports du Canton de Zurich (2012)

Projet d'agglomération «Stadt Zürich – Glattal», 2^e génération. Zurich.

ARE Office fédéral du développement territorial (2014)

Projet d'agglomération «Stadt Zürich – Glattal» 2^e génération. Rapport d'examen de la Confédération.

Ville de Zurich / Transports publics zurichois (VBZ) (2014)

Im Takt. Clever vernetzt – mit der Tram verbindung Hardbrücke. Présentation du 24.09.2014

Zurich. En ligne sur internet sous: <https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/vbz/Deutsch/>

Ueber das Departement/Publikationen und Broschueren/tvh/TVH_Basispraesentation_Internet.pdf

2 Valorisation de la vieille ville de Gossau



Illustration: Ville de Gossau (2008)

Désignation courte	Valorisation de la vieille ville de Gossau
Type de mesure	Valorisation / sécurité espace routier
Réalisation	2010 à 2013, achevée
Coûts	6,2 millions de CHF (coûts effectifs) ¹
Projet d'agglomération	Projet d'agglomération «St. Gallen / Arbon-Rorschach», 1 ^{re} génération
Brève description	La valorisation de l'aménagement des tronçons de routes cantonales dans le centre-ville de Gossau augmente nettement la qualité de séjour et améliore les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que les transports publics. La valorisation des centres secondaires constitue un thème clé du projet d'agglomération dont l'impact est positif sur le système et la sécurité du trafic ainsi que sur la concentration de l'urbanisation.
Spécificités	Réduction de la vitesse de circulation par des mesures d'aménagement; amélioration de la sécurité et de la qualité de séjour; mise en œuvre dans le cadre d'un projet d'assainissement du canton.

¹ Cofinancement par la Confédération: 2,5 millions de CHF. Canton de St-Gall: 1,3 million de CHF et commune de Gossau: 2.4 Mio. CHF.

Fiche signalétique de la mesure

Durant l'été 2012, le canton de St-Gall a assaini la St. Gallerstrasse entre la Gröbliplatz et la Sänstisstrasse ainsi que la Herisauerstrasse entre le giratoire Ochsenkreisel et la Ringstrasse à Gossau. La ville de Gossau a profité de l'occasion pour mettre en œuvre des mesures de valorisation urbanistique. En effet, les routes alors largement orientées sur le trafic tenaient à peine compte des espaces publics et de la beauté du lieu. La mobilité douce et la qualité de séjour s'en trouvaient également limitées.

Cette mesure a permis de réduire la dominance du trafic motorisé dans l'espace public. Il a fallu pour cela repenser intégralement l'espace routier dans le centre de Gossau tout en tenant compte de l'urbanisation. Dans ce contexte, la nouvelle vitesse autorisée, signalée non pas par des panneaux mais grâce à des éléments d'aménagement, joue un rôle important. Le concept d'aménagement utilisant des formes rondes et des couleurs pastel a un effet apaisant sur le trafic motorisé et rend l'espace pour la mobilité douce ainsi que le séjour dans le centre plus attractifs. La mesure a notamment été mise en œuvre grâce aux éléments d'aménagement suivants:



Revêtement de sol clair dans le centre

Le secteur autour de la Kirchplatz et du giratoire Ochsenkreisel est défini comme nouvelle place centrale. Avec une surface circulaire en asphalt clair, la place centrale se détache des autres voies de circulation et de leur habituel gris foncé.



Bandes médianes de couleur différente

En dehors des surfaces circulaires dans le centre, le gris clair s'étend aussi à la bande médiane polyvalente de la St.Gallerstrasse (entre les giratoires Gröblikreisel et Ochsenkreisel, ainsi que sur le tronçon routier à l'Est de l'Ochsenkreisel). Dans le centre, la bande médiane se distingue par sa couleur plus foncée.



Points de couleur

Afin de distinguer encore mieux la bande médiane et pour dynamiser l'espace public, une ligne de points colorés s'étire à travers le centre-ville: Du rose et violet vers l'extérieur au bleu clair et turquoise dans le centre. La bande médiane large et colorée donne un aspect plus étroit à la chaussée, ce qui a tendance à faire ralentir les automobilistes.



Bornes polyvalentes

Outre leur fonction comme élément physique et coloré, les bornes de différentes couleurs servent de supports à vélos (1 à 2 vélos par borne), de siège et de socle pour tableau d'information tout en empêchant que les voitures se garent sur le trottoir.



Création d'espaces verts

Les arbres le long des rues et en particulier sur la place centrale améliorent la qualité de séjour. Lors des journées chaudes et ensoleillées, ils offrent de l'ombre et atténuent la chaleur.



Éclairage

Des lampadaires aux abat-jours ronds bordent les rues. Deux objets lumineux au-dessus de la Kirchplatz et de l'Ochsenkreisel relient visuellement les espaces pour former une place centrale. Les «clusters» composés de 26 boules remplacent les anciens lampadaires pour l'éclairage du centre. Les boules peuvent fournir un éclairage de différentes couleurs.

Illustrations: Ville de Gossau (2012)

Effet de la mesure



Qualité des systèmes de transport

Les mesures d'aménagement dans l'espace public, sur les places et le long de la voie traversant la ville ont un effet positif sur la qualité de la circulation piétonne. La mesure de valorisation s'applique à un point névralgique et apporte, tout à fait dans l'esprit de la coexistence, une amélioration générale pour tous les usagers de la route.



Développement urbain vers l'intérieur

La valorisation conséquente de la traversée de Gossau permet d'améliorer un important point névralgique dans le périmètre de l'agglomération et de supprimer efficacement les effets de séparation existants.



Sécurité du trafic

Les aménagements ont permis de réduire la vitesse dans la vieille ville de Gossau, améliorant ainsi la sécurité de la mobilité douce notamment.



Pollution et consommation des ressources

La valorisation de l'espace public et la réduction de la vitesse augmentent l'attractivité du centre-ville de Gossau pour la mobilité douce. Il est à prévoir que les nuisances causées par le bruit et les gaz d'échappement diminueront légèrement dans le centre de Gossau et amélioreront ainsi encore davantage la qualité de séjour.

Sources

Internet:

- <http://www.stadtgossau.ch/de/politik/stadtmain/portstadtentkernobj/portstadtentkernobjeins/>

Rapports:

Projet d'agglomération «St.Gallen / Arbon-Rorschach» (2007)

Urbanisation et transports. Mesures. Annexe au rapport final.

ARE Office fédéral du développement territorial (2014)

Projet d'agglomération «St.Gallen / Arbon-Rorschach», 2^e génération. Rapport d'examen de la Confédération.

Canton de St-Gall (2013)

16. Strassenbauprogramm. St.Gallen.

Ville de Gossau (2008)

Aufwertung Stadtkern, Vernehmlassungsbeschluss zum Projekt. Bericht und Antrag vom

10. September 2008 an das Stadtparlament. Gossau. En ligne sur internet sous:

http://www.stadtgossau.ch/dl.php/de/4905d1be2a5e3/080910_ba_Aufwertung_

Stadtkern-Vernehmlassung.pdf

Ville de Gossau (2012)

Strassenraum- und Zentrumsgestaltung 2012.

En ligne sur internet sous: <http://www.stadtgossau.ch/dl.php/de/20060714152854/>

Ste-Stadtkern_Gestaltungselemente.pdf

3 Contournement de Thoune Nord



Illustration: www.bypassthunnord.ch

Désignation courte	Contournement de Thoune Nord
Type de mesure	Trafic individuel motorisé (augmentation de la capacité routière)
Réalisation	2014 à 2018
Coûts	88 millions de CHF (prix 2005)
Projet d'agglomération	Projet d'agglomération «Thun», 1 ^{re} génération
Brève description	Le contournement est le projet clé de décongestion du trafic du centre-ville de Thoune et de desserte des pôles de développement. Il inclut une nouvelle liaison routière dans le Nord de l'agglomération de Thoune censée délester le centre-ville et différents grands axes de circulation. Le contournement améliorera l'accessibilité entre Thoune Ouest et Steffisburg ou Heimberg tout en desservant les principaux pôles de développement Thoune Nord et Gare de Steffisburg. Des mesures d'accompagnement, notamment un régime de trafic à sens unique dans le centre-ville, renforcent l'effet sur le trafic du contournement de Thoune Nord.
Spécificités	Processus participatif dès le début de la planification; mesures d'accompagnement intégrales relatives au trafic; desserte directe des principaux pôles de développement; concept d'espace vert complémentaire pour atténuer les répercussions sur l'environnement.

Historique de la planification

La première pierre en vue de résoudre les problèmes de trafic à Thoune fut posée en 2003 avec la réalisation d'une étude globale du trafic. Les orientations qui y étaient proposées furent discutées et

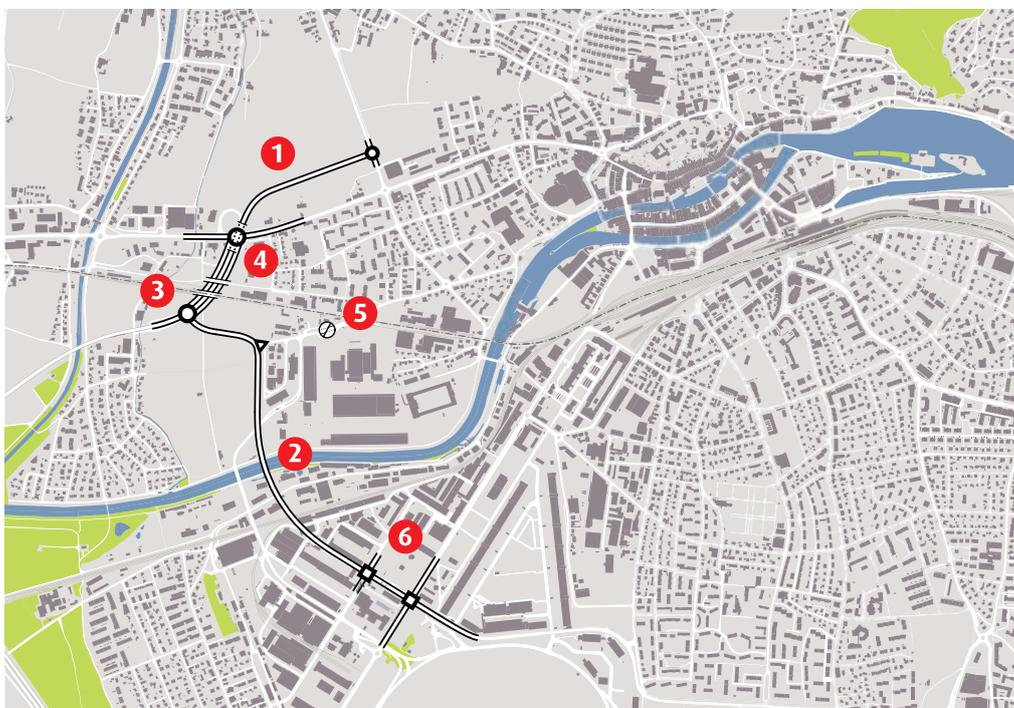
développées avec plus de 80 personnes au cours de cinq forums organisés. Les protagonistes parvinrent ensemble à un consensus sur le sujet. Cela permit de susciter déjà sur le plan conceptuel une adhésion élevée et de construire également une volonté politique pour la mise en œuvre progressive des mesures dérivées.

Les conclusions de l'étude globale du trafic étaient claires: Le trafic individuel motorisé dans le centre-ville de Thoue est trop élevé. En conséquence, des mesures furent prises dans un premier paquet afin de le réduire. Parmi celles-ci figuraient le développement de l'offre en transports publics et sa priorité concernant les installations de signalisation lumineuses, l'amélioration des itinéraires cyclables et des structures de stationnement pour vélos ainsi que l'optimisation de l'offre de places de parking couverts autour du centre-ville parallèlement à une réduction des places de stationnement en surface. Le deuxième paquet de mesures comprend le contournement de Thoue Nord et différentes mesures d'accompagnement.

L'étude globale du trafic constituait donc une base essentielle du projet d'agglomération «Thun» de la 1^{re} génération datant de 2007 et dans lequel cette conception fondamentale fut concrétisée.

Fiche signalétique de la mesure

Le contournement de Thoue Nord est une nouvelle route de liaison entre l'accès autoroutier au Nord et la Allmendstrasse. À cet effet, l'accès autoroutier existant sera transformé en route cantonale et prolongé à partir du giratoire Glättimühli jusqu'à la Stockhornstrasse.



- 1 Nouvelle liaison Stockhornstrasse
- 2 Nouveau passage de l'Aar avec borne Mittelstrasse
- 3 Giratoire Glättimühli
- 4 Connexion accès autoroutier - Bernstrasse
- 5 Giratoire Glättimühli
- 6 Raccordement pôle de développement Thoue Nord et Allmendstrasse

Illustration: www.bypassthunnord.ch

Pour accompagner la reconstruction de la route, des axes jusqu'ici très empruntés seront transformés. Il s'agit notamment d'un nouveau régime de trafic et d'un aménagement attractif de l'espace routier sur les passages de l'Aar en centre-ville, de la transformation de plusieurs tronçons routiers, de mesures de protection contre le bruit et d'améliorations en faveur de la mobilité douce. Le centre-

ville connaîtra ainsi une valorisation qualitative et les axes routiers seront plus agréables et sûrs. Les mesures d'accompagnement sont coordonnées avec le processus de construction du contournement de Thoune Nord et garantissent la protection du quartier Ouest à Thoune lors de la mise en service.

Intégration à la planification des transports et de l'urbanisation

Le projet d'agglomération «Thun» poursuit deux objectifs principaux: le décongestionnement du centre-ville et la meilleure desserte du pôle de développement Thoune Nord. Le contournement de Thoune Nord contribuera largement à la réalisation de ces deux objectifs. Tant par son volume financier que par ses effets, il constitue l'élément clé du projet d'agglomération «Thun». Le contournement et les mesures d'accompagnement qui lui sont associées désengorgeront les routes du centre-ville ainsi que la Bernstrasse. La situation s'améliorera pour les voitures, les bus, les vélos et les piétons. La ville gagnera en attractivité – comme lieu d'achat et de résidence – et les grands pôles de développement Thoune Nord et Gare de Steffisburg seront du même coup parfaitement desservis.

Le contournement permettra à l'avenir également de nouvelles offres en transports publics, notamment une liaison de bus entre Steffisburg et Thoune Ouest. En outre, une telle liaison de bus pourrait être particulièrement utile si l'on considère un futur arrêt de RER au pôle de développement Thoune Nord.

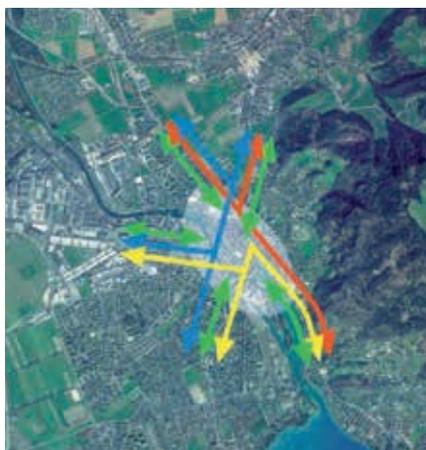
Dans ce contexte, la Confédération a évalué positivement le projet d'agglomération «Thun» déposé en 2007. La Confédération a décidé un taux de contribution relativement élevé de 40 % aux coûts des mesures pouvant bénéficier d'un cofinancement. De son côté, le canton a approuvé à l'été 2012 le crédit d'engagement pour le contournement de Thoune Nord.

Wirkung der Massnahme



Effet de la mesure

À l'heure actuelle, le trafic de transit provenant de la rive droite du Lac de Thoune ou du Nord (Steffisburg, Heimberg) passe obligatoirement par le centre-ville. Le contournement permettra à l'avenir d'éviter le centre-ville. Le contournement et les mesures d'accompagnement y afférentes contribueront donc à décongestionner significativement le centre-ville, améliorant dans le même temps l'efficacité des transports publics et la qualité de la mobilité douce.



Actuellement, le trafic de transit passe par le centre-ville (flèches bleue et jaune)



Le contournement permettra à l'avenir d'éviter le centre-ville



Développement urbain vers l'intérieur

Le contournement Nord et les mesures d'accompagnement ainsi que d'autres mesures dans le domaine de la gestion du trafic et des valorisations des espaces routiers permettront de faire progresser la qualité de vie dans le centre de l'agglomération (ainsi que dans certains quartiers, notamment Schwäbis) et de désengorger le centre-ville. Le contournement améliorera en outre la desserte du pôle de développement Thoune Nord. Les conditions pour la suite du développement urbain vers l'intérieur dans le centre de l'agglomération seront ainsi améliorées.



Sécurité du trafic

Le contournement de Thoune Nord et les mesures d'accompagnement associées amélioreront la sécurité du trafic.



Pollution et consommation des ressources

Certes le contournement de Thoune Nord aura tendance à générer plus de trafic. Il contribuera également à l'imperméabilisation des surfaces et causera un certain morcellement. Toutefois, ces effets seront largement compensés par un vaste concept d'espaces verts.

Sources

Internet:

- www.bypassthunnord.ch

Rapports:

OACOT canton de Berne / Région de Thoune InnertPort (2007)

Projet d'agglomération urbanisation et transports «Thun». Rapport supplémentaire 2007.

ARE Office fédéral du développement territorial (2009)

Projet d'agglomération «Thun», 1^{re} génération. Rapport d'examen de la Confédération.

Canton de Berne (2002)

Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun.

4 Ensemble de mesures trafic piétonnier et cycliste, Lausanne-Morges

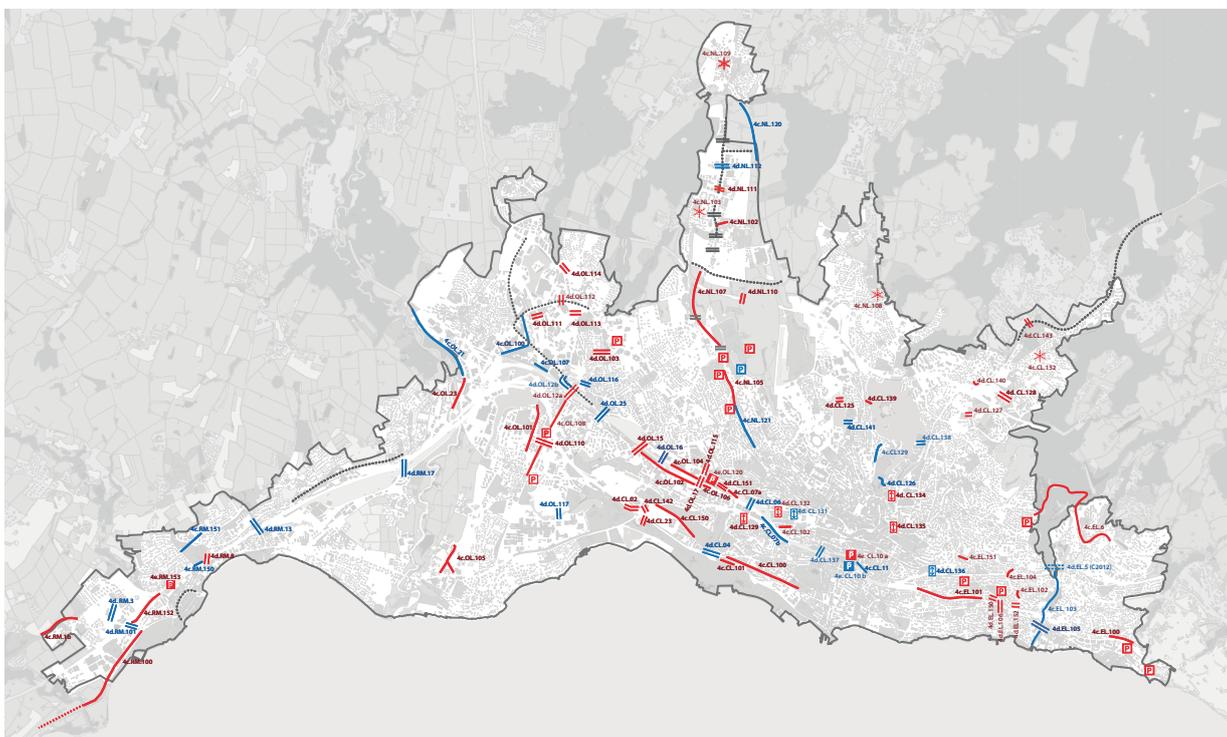


Illustration: PALM (2012)

Désignation courte	Ensemble de mesures de trafic piétonnier et cycliste, Lausanne-Morges
Type de mesure	Mobilité douce
Réalisation	2015 à 2018 (début de la réalisation des mesures)
Coûts	Mesures liste A: 58 millions de CHF (prix 2005)
Projet d'agglomération	Projet d'agglomération «Lausanne-Morges», 2 ^e génération
Brève description	Le vaste ensemble de mesures visant à promouvoir la mobilité douce représente un thème central du projet d'agglomération Lausanne-Morges. Grâce à des mesures d'infrastructure ciblées, un réseau cohérent de chemins cyclistes et piétons voit le jour. Il permet aux piétons d'atteindre leur destination le plus directement et le plus sûrement possible et garantit la connexion d'itinéraires cyclables existants ou nouveaux aux transports publics.
Spécificités	Les mesures sont basées sur celles du projet d'agglomération de 1 ^{re} génération et poursuivent la promotion du trafic piétonnier et cycliste. Les mesures particulières sont réparties sur la totalité du périmètre du projet d'agglomération.

Historique de la planification

Depuis plusieurs années, l'agglomération de Lausanne-Morges poursuit l'objectif d'établir la mobilité douce comme moyen de transport à part entière aux côtés des transports publics et du TIM. Au niveau communal, diverses campagnes d'information et de promotion ont déjà été menées ces dix dernières années afin de promouvoir le trafic piéton et cycliste.

Une analyse de microrecensement de 2005 montre toutefois que l'agglomération de Lausanne-Morges s'en tire légèrement moins bien pour le trafic piéton et nettement moins bien pour le trafic cycliste que d'autres agglomérations. Ces résultats peuvent s'expliquer au moins en partie par les conditions topographiques difficiles (fortes pentes et côtes raides) de l'agglomération. Néanmoins, la mobilité douce possède encore un fort potentiel de développement en tant qu'alternative attractive dans l'espace urbain. C'est notamment le cas concernant les trajets pour se rendre au travail, lesquels affichent aussi à Lausanne-Morges une distance généralement inférieure à 5 km (d'après le microrecensement de 2005, ce type de trajets fait moins de 5 km dans 60 % des cas en Suisse).

Grâce au projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), les efforts en faveur d'un développement de l'infrastructure destinée aux piétons et aux cyclistes sont coordonnés de manière supracommunale depuis 2007. Dans ce contexte, deux objectifs stratégiques clairs sont poursuivis:

- Augmentation de la part de trajets réalisés à pied de 48 % en 2005 à 55–60 % d'ici 2020.
- Augmentation de la part de trajets réalisés à vélo de seulement 1 % en 2005 à 4–5 % d'ici 2020, tout du moins pour les liaisons présentant des conditions topographiques favorables.

Dans la 1^{re} génération du projet d'agglomération «Lausanne-Morges», des mesures ont déjà été appliquées entre 2011 et 2014 afin d'améliorer les itinéraires cyclables et de surmonter les obstacles. Par ailleurs, de nombreuses places de stationnement pour vélo et deux vélostations ont été réalisées à des endroits stratégiques. Le projet d'agglomération de la 2^e génération intervient exactement sur cet aspect et poursuit ces efforts.

Fiche signalétique de la mesure

Le principal élément de la stratégie de mobilité douce de l'agglomération de Lausanne-Morges se compose des mesures d'infrastructures pour le développement favorable aux piétons et aux cyclistes des réseaux de transport. La figure 2 offre un aperçu des différentes mesures d'infrastructures. Celles-ci contiennent essentiellement trois types mettant l'accent sur:

- **Le développement du réseau:** Assainissement et développement des liaisons existantes ainsi que construction de nouvelles liaisons et itinéraires pour la mobilité douce, en particulier le long des grands axes des transports publics. Le développement des pistes cyclables est orienté en priorité sur l'axe Est-Ouest afin de renforcer les liaisons cyclables au même niveau topographique. Dans les zones à forts reliefs, on privilégiera les solutions intermodales en facilitant davantage le passage du vélo aux transports publics (voir «vélostations»). D'autres mesures consistent également à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes et à mieux signaler les itinéraires.
- **Le franchissement des obstacles / l'élimination des interruptions:** Des passerelles et des passages souterrains contribueront à la réalisation d'un réseau cohérent, notamment en ce qui concerne la traversée des grands axes de circulation. Afin de relier les zones piétonnes mais également les itinéraires cyclistes, des ascenseurs seront également installés et permettront de compenser les dénivelés parfois marqués.

- **Les vélostations et connexions aux transports publics:** L'extension de vélostations existantes et la construction de nouvelles à proximité des gares régionales importantes permettront de renforcer le trafic cycliste et d'améliorer l'intermodalité. La combinaison du vélo et du train (Bike+Ride) sera aussi encouragée par la création de places de stationnement près d'autres arrêts importants des transports publics.

Figure 2: Aperçu des différentes mesures – partie Lausanne

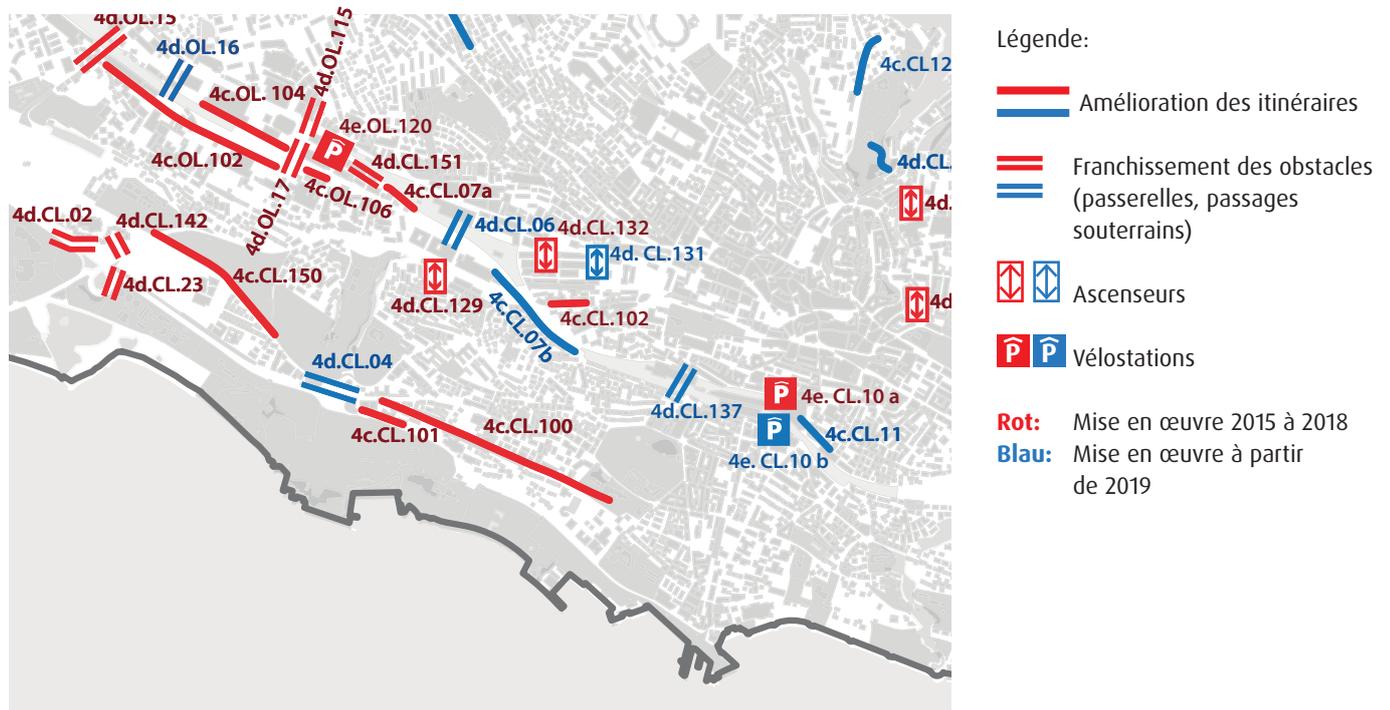


Illustration: PALM (2012), Stratégie de développement de la mobilité douce

Intégration à la planification des transports et de l'urbanisation

Pour les petits trajets, on est souvent plus rapide à vélo (jusqu'à 5 km) ou à pied (jusqu'à 1 km) que par les transports publics ou le TIM. Cela vaut d'autant plus pour le trafic urbain et d'agglomération. Le projet d'agglomération «Lausanne-Morges» met donc clairement l'accent sur la mobilité douce. Le potentiel encore peu utilisé du trafic piétonnier et cycliste pour soulager le trafic total doit être mieux exploité à travers une stratégie globale pour développer la mobilité douce. Celle-ci sera ainsi intégrée dès le début dans la planification de grands projets d'infrastructures routières et ferroviaires. La stratégie de la mobilité douce est par ailleurs complémentaire avec la stratégie «parc-nature-paysage», notamment concernant l'aménagement des chemins de promenade et de loisirs.

Effet des mesures



Qualité des systèmes de transport

Les nombreux passages supérieurs ou souterrains ainsi que les ascenseurs permettent un saut qualitatif concernant la sécurité et la réduction du temps de parcours tout en contribuant de manière décisive à l'élimination des obstacles qui apparaissent du fait des axes de circulation et des terrains exigeants. Cela rend le trafic piétonnier et cycliste sensiblement plus attractif et l'on peut s'attendre à une hausse correspondante de la mobilité douce. La construction des vélostations à proximité des gares et arrêts de transports publics importants améliore en outre également l'attractivité de l'utilisation combinée du vélo et des transports publics.



Développement urbain vers l'intérieur

Les mesures de promotion globale de la mobilité douce augmentent directement et indirectement la qualité de vie dans l'espace urbain.



Sécurité du trafic

Le développement conséquent des infrastructures spécifiques à la mobilité douce – associé au réaménagement des axes routiers et aux mesures de modération du trafic – améliore considérablement la sécurité dans tout le périmètre.



Pollution et consommation des ressources

Les mesures d'encouragement de la mobilité douce entraînent – avec d'autres mesures – un décalage de la répartition modale au profit de la mobilité douce et indirectement aussi des transports publics. Cela agit positivement sur la qualité de l'air et contribue à une baisse des nuisances sonores.

Sources

Internet:

- <http://www.lausanne-morges.ch/index.php?aid=210>

Rapports:

ARE Office fédéral du développement territorial (2014)

Projet d'agglomération «Lausanne-Morges». 2^e génération. Rapport d'examen de la Confédération.

PALM Projet d'agglomération «Lausanne-Morges» (2007)

Stratégie de développement de la mobilité douce.

PALM Projet d'agglomération «Lausanne-Morges» (2012)

Rapport de Projet. Volume B – Dossier des mesures.

PALM Projet d'agglomération «Lausanne-Morges» (2012)

Stratégie de développement de la mobilité douce, rapport définitif.

5 Priorité au bus, agglomération de Lucerne

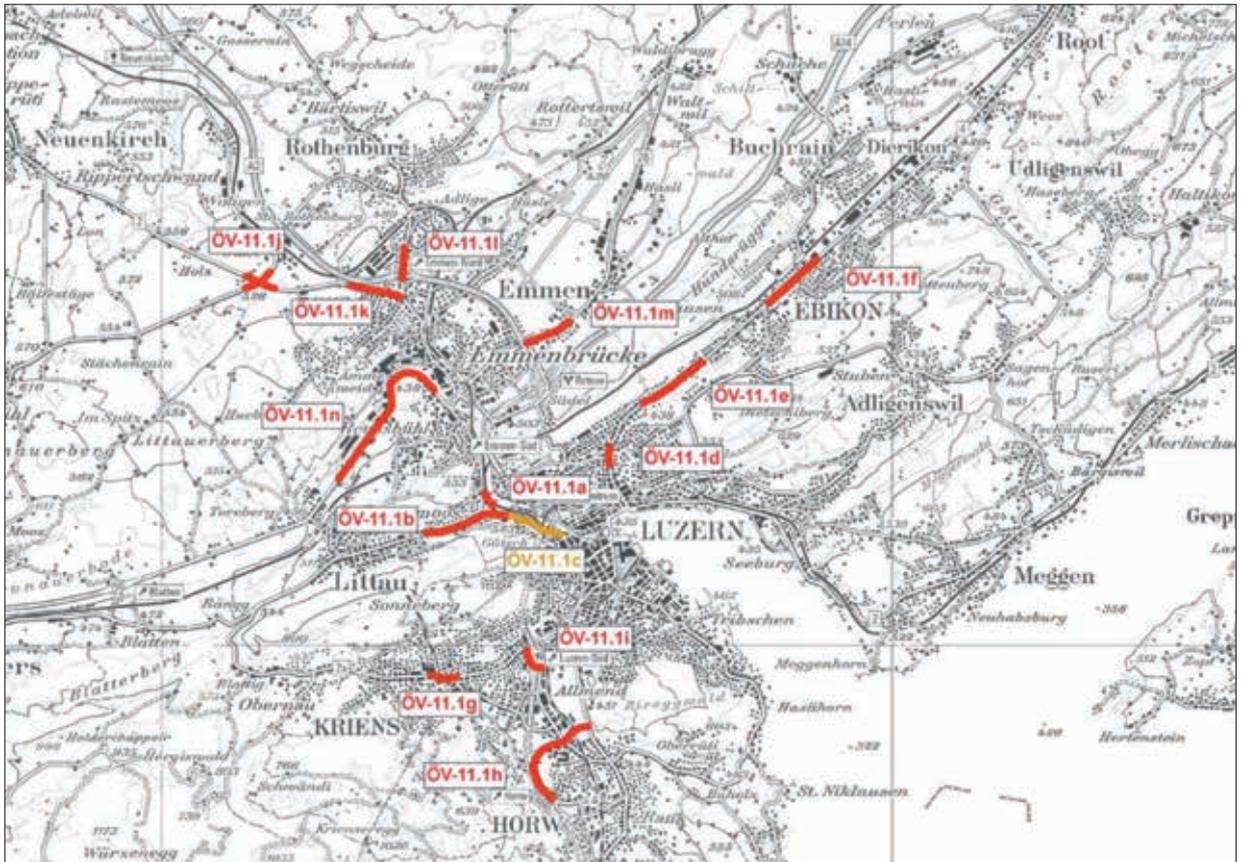


Illustration: Canton de Lucerne (2012)

Désignation courte Priorité au bus, agglomération de Lucerne
(Priorité donnée au bus sur les routes cantonales et communales)

Type de mesure Gestion du trafic

Réalisation 2015 à 2022

Coûts Mesures liste A: 37,3 millions de CHF (prix 2005)

Projet d'agglomération Projet d'agglomération «Luzern»,
2^e génération

Brève description En tant que moyen de transport à l'efficacité élevée, le bus sera à l'avenir géré dans l'espace routier de façon à ce que le trafic individuel le gêne le moins possible. À cet effet, des mesures de construction (p. ex. mise en place de voies de bus) et des mesures d'exploitation (signalisation lumineuse intelligente) seront prises. Ces mesures contribuent largement à l'efficacité du projet. La qualité des systèmes de transport sera nettement améliorée par une bien plus grande stabilité des horaires des transports publics et une meilleure fluidité du TIM.

Spécificités

La coordination permet la réalisation de mesures sur routes cantonales et communales, la combinaison avec d'autres mesures relatives aux transports publics ainsi que des mesures relatives au trafic cycliste.

Historique de la planification et intégration dans des concepts d'ordre supérieur

Actuellement, les lignes de bus de l'agglomération² circulent de manière radiale dans le centre-ville de Lucerne et les liaisons directes sont rares. Dans le centre de l'agglomération fortement saturé par le trafic individuel motorisé (TIM), la limite de capacité des transports publics est atteinte. De nombreux bus, notamment ceux de la ligne 1, sont surchargés aux heures de pointe. Par conséquent, les horaires peuvent rarement être respectés et les correspondances ne sont pas toujours garanties. De telles perturbations du trafic aux heures de pointe affectent de plein fouet les transports publics car il s'agit pour ces derniers des temps de production les plus coûteux.

L'agglomération donne une nouvelle orientation à sa vision d'ensemble: à l'horizon 2030, les zones de développement de Lucerne Nord (Emmenbrücke), Est (Ebikon) et Sud (Horw, Kriens) seront directement reliées au centre de Lucerne mais également entre elles via des lignes tangentielles. Le plan directeur cantonal définit les principes du futur développement: Selon lui, l'agglomération se fixe comme objectif de donner dès que possible la priorité aux transports publics. Cela doit engendrer une augmentation de la capacité globale du trafic et de l'efficacité énergétique ainsi qu'une baisse de la pollution environnementale.

Déjà dans le cadre du projet d'agglomération de 1^{er} génération, Lucerne a fait un premier pas vers l'amélioration du système de transport global avec l'optimisation de la plateforme de transport «Seetalplatz» (en cours de réalisation) située dans le Nord de l'agglomération. Le projet d'agglomération «Luzern» de 2^e génération tente désormais d'atténuer les problèmes de capacité dans le centre de l'agglomération par des mesures donnant la priorité au bus dans la mesure du possible.

Fiche signalétique de la mesure

La priorité donnée au bus dans le centre de l'agglomération représente un élément essentiel du concept relatif aux transports publics. L'objectif recherché est de garantir que les bus puissent respecter leurs horaires durant les heures de pointe. Cela améliorera non seulement la fiabilité des horaires mais permettra également de ne pas avoir à recourir à des bus supplémentaires le soir. La mesure «Transports publics-11 Priorité aux bus» donnera la priorité au bus en différents endroits de l'agglomération, notamment dans le centre de Lucerne ainsi que sur les voies d'accès dans les communes voisines Ebikon, Emmen, Kries et Horw ou encore dans le quartier Lucerne-Littau. L'agglomération justifie également la priorité donnée au bus par le faible besoin d'espace des transports publics par personne transportée en comparaison du TIM. Les liaisons de bus seront encouragées par des mesures de construction (tracé en propre au moyen de voies de bus) et d'exploitation (signalisations lumineuses intelligentes). De nombreuses mesures seront utilisées pour apporter simultanément des améliorations aux aménagements cyclables.

La coordination dans le cadre du projet d'agglomération permet de réaliser simultanément des mesures sur des routes cantonales et municipales. La mesure visant à donner la priorité au bus permet en premier lieu de développer le concept d'offre «AggloMobil due». Ce concept vise notamment une plus grande orientation du système de bus en fonction du RER. Des augmentations de capacités ainsi qu'une plus forte mise en réseau grâce à des lignes tangentielles proches du centre garantissent un système de bus optimisé. Les lignes tangentielles doivent compenser les lacunes du réseau de bus radial qui domine actuellement et repose majoritairement sur la gare de Lucerne, pour ainsi délester davantage le centre.

² Source: Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (2016)

Mesures sur les routes cantonales (liste A), coûts selon projet d'agglomération

Transports publics-11.1c (4 millions de CHF)	Lucerne, Kreuzstutz-Kasernenplatz, voie de bus, aménagement cyclable	Transports publics-11.1i (5 millions de CHF)	Kriens, Eichwilstrasse, transformation nœud et promotion transports publics
Transports publics-11.1d (3 millions de CHF)	Lucerne, Schlossberg, promotion transports publics	Transports publics-11.1j (2 millions de CHF)	Emmen, nœud Lohrensage, promotion transports publics
Transports publics-11.1f (10 millions de CHF)	Ebikon, nœud Schösslistrasse, mesures d'accompagnement accès Rontal, transformation nœud dans giratoire	Transports publics-11.1k (5 millions de CHF)	Emmen, Sprengiplatz (excepté gare routière) – débouché Weiherstrasse, promotion transports publics, aménagement cyclable
Transports publics-11.1g (4 millions de CHF)	Kriens, centre, promotion transports publics, voie de bus, aménagement cyclable	Transports publics-11.1m (2 millions de CHF)	Emmen, Emmen-nœud Meierhöfli, création voie de bus
Transports publics-11.1h (8 millions de CHF)	Kriens, Schlund, promotion transports publics, création signalisation lumineuse, gestion du trafic		

Mesures sur les routes communales (liste A)

Kriens, Motelstrasse (2 millions de CHF)	Signalisation lumineuse permettant un tracé direct de la ligne 16 sur une route à sens unique	Lucerne, Spitalstrasse-Kreuzstutz (1 million de CHF)	Amélioration de la voie de bus St. Karlibrücke pour les lignes 18 et 19
--	---	--	---

Effet des mesures



Qualité des systèmes de transport

Les mesures de priorité au bus donneront la priorité aux transports publics vis-à-vis du TIM durant les heures de pointe sur les tronçons problématiques. Grâce à cette priorité, les transports publics profiteront largement des pertes de temps évitées sur les parcours et de la plus grande fiabilité des correspondances. C'est un moyen de promouvoir les transports publics et la mobilité douce. Le centre sera accessible avec davantage de facilité et de fiabilité, l'offre en transports publics pourra être étendue. Les temps de trajets diminueront.



Développement urbain vers l'intérieur

Les zones de résidence et de travail reliées aux transports publics seront valorisées. Le renforcement des transports publics permet de concentrer le développement urbain sur les centre et les axes.



Sécurité du trafic

Cette mesure permettra de créer des voies de circulation propres aux bus aux endroits très encombrés. Associée au développement simultané des aménagements cyclables, elle apportera une amélioration sensible de la sécurité du trafic par rapport à la situation actuelle où le TIM, les transports publics par la route et les cyclistes se partagent les voies de circulation.



Pollution et consommation des ressources

Avec la promotion des transports publics et l'attrait accru de la mobilité douce, la part de ces moyens de transport dans le trafic total augmentera, contribuant ainsi à une réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores.

Sources

Rapports:

ARE Office fédéral du développement territorial (2014)

Projet d'agglomération «Luzern», 2^e génération. Rapport d'examen de la Confédération.

Canton de Lucerne (2006)

Projet d'agglomération «Luzern», rapport de base selon art. 6 de la loi sur l'aménagement du territoire relatif au plan directeur cantonal de Lucerne. Rapport.

Canton de Lucerne (2009)

Richtplan Kanton Luzern.

Canton de Lucerne (2012)

Projet d'agglomération «Luzern», 2^e génération. Rapport.

Canton de Lucerne (2012)

Projet d'agglomération «Luzern», 2^e génération. Fiches de mesure.

Ville de Lucerne (2016)

Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern.

6 Transformation de la place de l'école et de l'axe de bus Est à Baden

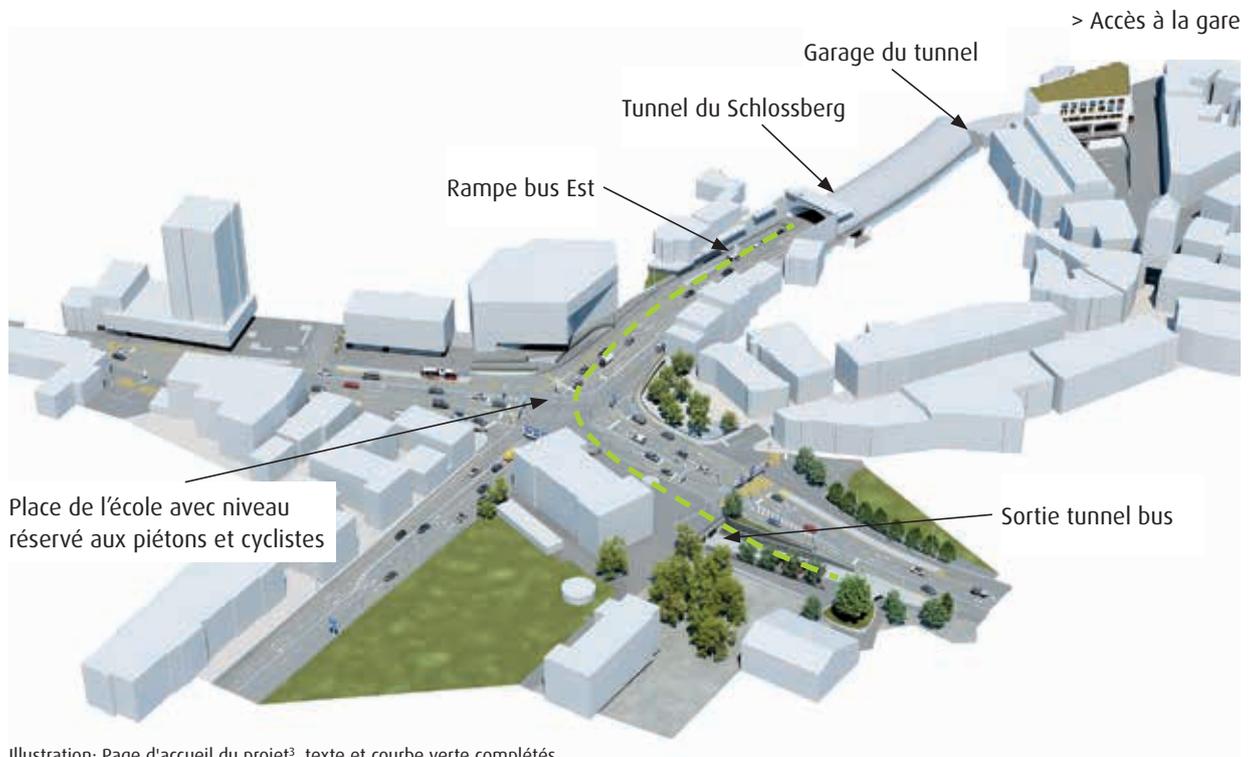


Illustration: Page d'accueil du projet³, texte et courbe verte complétés

Désignation courte	Transformation de la place de l'école et de l'axe de bus Est à Baden
Type de mesure	Transports publics / route
Réalisation	2015 à 2018
Coûts	64 millions de CHF, dont transformation de la place de l'école ⁴ (33 millions de CHF, PA 1 ^{re} g.) et de l'axe de bus Est ⁵ (30 millions de CHF, PA 2 ^e g.)
Projet d'agglomération	Projet d'agglomération «Aargau-Ost», 1 ^{re} et 2 ^e génération
Brève description	La place de l'école, goulet d'étranglement du trafic d'agglomération de Baden, sera transformée afin de créer des connexions attractives avec les transports publics, le TIM et la mobilité douce. Le concept de bus Est vise à séparer la circulation des bus du reste du trafic sur la place de l'école afin de créer des liaisons optimales avec la plateforme multimodale

³ Cf. https://www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/strasseninfrastruktur/strassenprojekte/baden___zentrum/schulhausplatz/projektbeschrieb_2/projektbeschrieb_5.jsp

⁴ Partie du projet directeur 3 dans le secteur partiel Baden-Wettingen: Valorisation centre Baden-Wettingen. Désignation exacte: «Baden, transformation de la place de l'école (optimisation de la mobilité douce et des transports publics avec modification du tunnel du Schlossberg et du vélotunnel)», mesure 3.16 TIM

⁵ Mesure A.1.04.Transports publics «Baden, axe de bus Est»

que représente la gare de Baden. Le réaménagement de la place de l'école et le concept de bus constituent les éléments essentiels des deux projets d'agglomération (1^{re} et 2^e génération) qui apporteront une nette amélioration de la qualité des systèmes de transport.

Spécificités

Les mesures du projet d'agglomération de 2^e génération sont fondées sur celles de la 1^{re} génération; dissociation des transports publics, du TIM et de la mobilité douce; l'assainissement profite au réaménagement.

Intégration dans des concepts d'ordre supérieur

Le projet d'agglomération «Aargau-Ost» se distingue par des mesures visant une meilleure organisation et un trafic plus fluide. Il comprend différentes mesures de gestion du trafic (sur les principaux axes d'accès aux centres, y compris au secteur de Bremgarten), une optimisation des nœuds ainsi que plusieurs réaménagements et valorisations des traversées de localités. L'optimisation du nœud de trafic central «place de l'école» à Baden constitue un élément essentiel du projet d'agglomération de 1^{re} génération.

Ce pilier érigé dans la 1^{re} génération sera développé dans le projet d'agglomération de 2^e génération. La mesure «axe de bus Est» en fait partie avec le vaste tracé en propre du trafic des bus entre la place de l'école et la gare de Baden. Elle mise sur l'assainissement de la place de l'école et crée l'espace nécessaire en vue de dissocier le trafic sur cet axe très surchargé. Elle contribue simultanément à une stabilisation des horaires des transports publics.

Ces mesures permettent à la ville de s'attaquer à un problème important apparu ces dernières décennies: depuis le dernier grand réaménagement de la place de l'école il y a plus de 40 ans, le trafic routier a plus que quadruplé. À l'heure actuelle, plus de 46 000 véhicules et une multitude de bus des transports publics empruntent quotidiennement ce nœud. Les transports publics et le trafic individuel motorisé utilisent la même route, empêchant les transports publics de circuler en cas de saturation. La place de l'école est donc devenue le talon d'Achille du trafic dans le centre de l'agglomération dont les répercussions touchent également une grande partie du réseau de bus de la région.

Selon la vision d'ensemble de l'agglomération, la gare de Baden représente une plateforme de transport multimodale. Afin que la gare puisse assurer cette fonction, il est nécessaire de prévoir pour y accéder des axes de bus à forte capacité et fiabilité. Ce n'est pas le cas actuellement en raison des entraves importantes causées par le TIM au niveau du nœud de la place de l'école. Cette place constitue le principal goulet d'étranglement pour le trafic dans cette partie d'agglomération de Baden.

Fiche signalétique de la mesure

Le **réaménagement de la place de l'école** comprend, outre l'assainissement de la place, une réorganisation des voies de circulation ainsi qu'une valorisation des niveaux destinés au trafic piétonnier et cycliste via un passage souterrain. L'élément clé sera le tunnel souterrain pour bus, une infrastructure unique en Europe. Sur près de 320 mètres, il dirigera les bus publics de la gare de Baden, par-dessous la place de l'école, en direction de Wettingen. Les voies de circulation seront réorganisées et adaptées aux besoins actuels. À l'avenir, le trafic piétonnier et cycliste circulera, en toute sécurité et sans être gêné par le trafic automobile, sous la place de l'école vers toutes les directions. Sur la route, des bandes cyclables et des espaces d'attente pour cyclistes au niveau des feux de signalisation offriront une sécurité accrue. Des magasins animeront également ce passage.

La mesure **axe de bus Est** fait partie de ce projet global. L'actuel garage du tunnel de Baden sert aujourd'hui surtout de parking, pour les livraisons de marchandises ainsi que de tunnel pour piétons. L'axe de bus Est prolongera le garage du tunnel en tant que tunnel destiné aux transports publics et à la mobilité douce. Un vaste tracé en site propre destiné aux transports publics par bus verra ainsi le jour. Les bus pourront soit bifurquer en direction de Dättwil via la rampe de bus Est, soit pénétrer dans le tunnel pour bus souterrain. De nombreuses lignes de bus régionaux et de car postal circuleront ainsi, de plain pied via le nouveau garage du tunnel et le tunnel pour bus, sous la place de l'école, de la gare en direction de l'Est. Les pertes de temps sur les parcours dans le centre de Baden baisseront par conséquent largement pour les transports publics et le TIM.

Effet des mesures



Qualité des systèmes de transport

Le trafic sera globalement mieux organisé grâce au réaménagement de ce nœud de communication. La transformation contribuera également à améliorer le trafic piétonnier et cycliste. L'axe de bus Est entraînera une réduction des perturbations du trafic de bus par le trafic individuel motorisé sur les axes de bus de la gare de Baden en direction de Rohrdorferberg, Dättwil, Neuenhof, Wettingen et Surbtal. Cela accroîtra considérablement l'attrait de l'ensemble du réseau de transports publics de l'agglomération et la vieille ville étroite (weite Gasse) qui servait jusqu'ici de voie de bus menant à la gare se verra délestée du trafic de bus. En raison des temps de trajet raccourcis, un déplacement de la répartition modale au profit des transports publics est à prévoir.



Développement urbain vers l'intérieur

Les sites le long des axes de bus profiteront d'un attrait accru grâce aux transports publics plus performants et fiables. La gare de Baden sera mieux accessible par les transports publics et la mobilité douce pour les zones urbaines existantes.



Sécurité du trafic

La sécurité du trafic piétonnier et cycliste sera optimisée grâce à l'important délestage de la vieille ville étroite (weite Gasse) du trafic de bus. La nouvelle gestion du trafic en surface et sous la place de l'école améliorera également la sécurité des transports. La dissociation du TIM, des transports publics et de la mobilité douce pourra aussi contribuer à la sécurité des usagers de route.



Pollution et consommation des ressources

La pollution de l'air et la consommation de carburants des bus baisseront. Les nuisances sonores locales régresseront. Indirectement, le déplacement de la répartition modale en faveur des transports publics aura un effet positif sur l'environnement.

Sources

Internet:

- https://www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/strasseninfrastruktur/strassenprojekte/baden_zentrum/schulhausplatz/projektbeschreibung_2/projektbeschreibung_5.jsp

Rapports:

ARE Office fédéral du développement territorial (2009)

Projet d'agglomération «Aargau-Ost», 1^{re} génération. Rapport d'examen de la Confédération.

ARE Office fédéral du développement territorial (2014)

Projet d'agglomération «Aargau-Ost», 2^e génération. Rapport d'examen de la Confédération.

Département construction, transports et environnement, service travaux publics / réalisation ville de Baden (2011)

STADT BADEN, K 115/117/119/268 MELLINGERSTR. WEST-OST / NEUENHOFERSTR. / BRUGGERSTR.
NEUBAU SCHULHAUSPLATZ BADEN MIT BUSACHSE OST. Projet global. Rapport technique.

Canton d'Argovie (2012)

Projet d'agglomération «Aargau-Ost», 2^e génération. Ensemble de mesures.

Canton d'Argovie (2012)

Projet d'agglomération «Aargau-Ost», 2^e génération. Rapport principal.

7 Plateforme de transports publics avec Matterhorn-Gotthard-Bahn et CarPostal



Illustration: www.rw-oberwallis.ch (projet retenu)

Désignation courte	Création d'une plateforme de transports publics avec le MGB et CarPostal
Type de mesure	Plateforme multimodale
Réalisation	2017 à 2022
Coûts	28,2 millions de CHF (prix 2005)
Projet d'agglomération	Projet d'agglomération «Brig-Visp-Naters», 2 ^e génération
Brève description	En tant qu'important nœud de communication au sein de l'agglomération, la gare de Brigue doit devenir une plateforme de transports publics. Les moyens de transport à la gare de Brigue seront coordonnés et la desserte par le réseau de transport urbain sera améliorée. Le réaménagement de la gare MGB et la valorisation de la place de la gare feront naître une plateforme intermodale attractive. Ce projet renforcera l'agglomération dans ses fonctions stratégiques en tant que plateforme importante et lieu de résidence et de travail attrayant.
Spécificités	Organisation conjointe du projet avec communes, canton, transports en commun (MGB, CFF, CarPostal) / planification longue («projet en plusieurs générations»).

Historique de la planification

Lancée en 1988, la planification globale de la gare de Brigue prévoyait initialement la mise en place des voies du MGB au niveau des voies des CFF. Avec l'annulation des CFF relative à la gare en surface MGB en 2011, il a fallu trouver une nouvelle solution efficace à la fois pour l'écoulement du trafic et du point de vue urbanistique. Les communes de Brigue-Glis, Naters et le canton de Vaud ont mené une planification expérimentale avec le MGB, les CFF et CarPostal. Celle-ci a permis de conclure en 2012 que la gare MGB devait rester sur la place de la gare et être développée en accord avec les places de stationnement des cars postaux. Les résultats de la planification expérimentale ont été définis en janvier 2014 dans un plan cadre et les étapes ultérieures concrétisées. Après que le vainqueur du concours d'architecture a été désigné fin 2015 en vue de l'aménagement de la nouvelle gare MGB et de la place de la gare, la phase actuelle prévoit l'élaboration d'un véritable avant-projet d'ici début 2017.

Fiche signalétique de la mesure

La gare MGB sera reconstruite sur le site actuel avec 3 quais de 215 m de long. Au niveau du quai Nord de la nouvelle gare MGB, une gare routière destinée aux correspondances régionales et urbaines verra le jour. 6 aires d'arrêt pour les cars postaux, 2 arrêts pour les bus locaux, 2 arrêtes de stationnement pour les bus Glacier Express. La nouvelle toiture couvrira les 3 quais ainsi que toutes les places de stationnement des cars postaux et des bus.

Excepté la zone de la gare MGB, la place centrale devant le bâtiment de la gare deviendra une zone piétonne libre de trafic. Les voies au-dessus de la place seront sécurisées de manière optique et acoustique. Le TIM ne passera plus au-dessus de la place de la gare, les accès et sorties existants seront déplacés vers l'Ouest. Des mesures de modération du trafic seront appliquées aux routes environnantes avec une limitation de vitesse à 30 km/h et une zone de rencontre du côté de la Bahnhofstrasse.

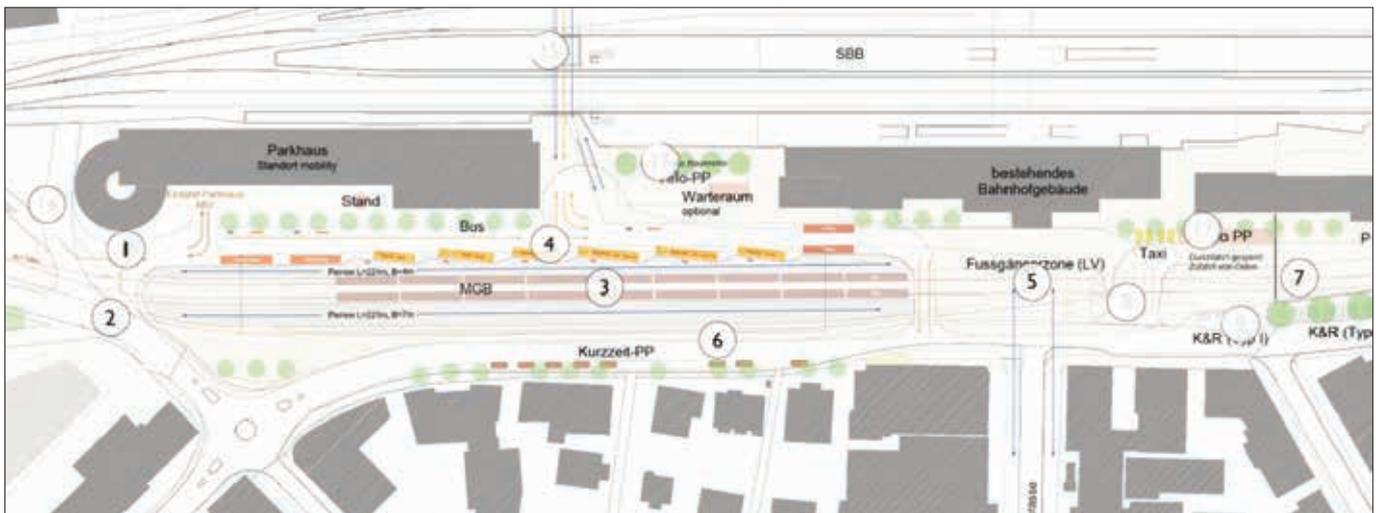


Illustration: Hosennen Tamar, Imhof Roland, Nollert Markus (2014)

- | | |
|--|---|
| 1) Nœud Ouest / transfert MGB | 5) Place centrale |
| 2) Réduction du trafic Überlandstrasse | 6) Modération/déplacement Viktoriastrasse |
| 3) Gare MGB | 7) Rampe Est MGB |
| 4) Gare routière | |

Intégration dans des concepts d'ordre supérieur

La vision d'ensemble du projet d'agglomération prévoit deux fonctions essentielles pour l'agglomération. L'agglomération:

- fait figure de centre et de plateforme pour le Haut-Valais ainsi que pour les relations nationales et internationales (fonction vers l'extérieur),
- est porteuse d'identité et offre une bonne qualité de vie à la population résidente et active de l'agglomération (fonction vers l'intérieur).

La plateforme de transports publics peut apporter une contribution importante à ces deux fonctions. Les relations extérieures seront optimisées grâce à l'amélioration des interfaces intermodales ainsi qu'à l'adaptation des correspondances. Un renforcement de l'identité et de la qualité de vie découlera également de la valorisation de la gare de Brigue et de ses environs. L'identité sera renforcée du fait que le MGB et le GlacierExpress profiteront également d'une gare attrayante en tant que points de repère importants de la région. La qualité de vie progressera en particulier grâce aux zones de rencontre élargies et aux tronçons routiers à trafic modéré.

Effet de la mesure



Qualité des systèmes de transport

La réalisation de la plateforme de transports publics à la gare de Brigue améliorera de manière déterminante la cohabitation entre les différents fournisseurs de transports publics et la mobilité douce. Les accès aux arrêts et les correspondances seront optimisés. Ainsi, c'est toute l'offre des transports publics qui gagnera en attractivité.



Développement urbain vers l'intérieur

Le réaménagement de la place centrale de la gare accroît la qualité au sein de l'espace public. La place sera valorisée par des éléments d'aménagement et libre de trafic, exception faite de la gare MGB et des voies d'accès. La surface utile réservée au trafic piétonnier et cycliste progressera nettement.



Sécurité du trafic

La réservation de la zone centrale de la place de la gare à la mobilité douce, la dissociation des différents moyens de transport et les mesures de modération du trafic aux environs de la gare permettront d'augmenter considérablement la sécurité de tous les usagers de la route.



Pollution et consommation des ressources

Les améliorations de la plateforme multimodale de la gare de Brig entraîneront également un déplacement de la répartition modale au profit des transports publics, ayant pour effet une baisse de la pollution de l'air.

Sources

Internet:

- <https://www.rw-oberwallis.ch/projekte/bahnhofplanung-brig-naters/1>
- <https://www.brig-glis.ch/allgemeines/projekte/projektwettbewerb-bahnhofplatz-brig-glis/>

Rapports:

Agglomération de Brigue-Visp-Naters (2012)

Projet d'agglomération 2^e génération. Rapport final.

Agglomération de Brigue-Visp-Naters (2012)

Projet d'agglomération 2^e génération. Rapport sur les mesures en complément du rapport final.

ARE Office fédéral du développement territorial (2014)

Projet d'agglomération «Brig-Visp-Naters», 2^e génération. Rapport d'examen de la Confédération.

Hosennen Tamar, Imhof Roland, Nollert Markus (2014)

Brochure de l'exposition: «Entwicklung Bahnhofraum Brig/Naters». Brig-Glis.

Centre économique et régional du Haut-Valais (2016)

Neugestaltung des Bahnhofplatzes Brig geht in die Vorprojektphase. Communiqué de presse de Brig-Glis.

8 Pôle de développement Wil Ouest



Illustration: <http://www.wilwest.ch/>

Désignation courte	Concept de gestion de l'urbanisation et du paysage avec le nouveau pôle de développement Wil Ouest
Type de mesure	Urbanisation (et transports)
Réalisation	2011 à 2023
Coûts	Mesures d'urbanisation PA 2 ^e g.: Pas de cofinancement de la Confédération Mesures d'urbanisation et de transport PA 3 ^e g.: 26,4 millions de CHF (prix 2005)
Projet d'agglomération	Projet d'agglomération «Wil», 2 ^e génération (et 3 ^e génération)
Brève description	Le projet clé de développement urbain se compose de l'édification d'un pôle de développement économique sur le site Wil Ouest. Un marketing de place économique ciblé et un plan directeur d'utilisation devront garantir une forte densité d'emplois et une création de valeur ajoutée élevée. La concentration des nouvelles implantations d'entreprises et la renonciation à d'autres créations de zones pour les domaines d'activité dans le reste de la région permettra simultanément de freiner le mitage. Le site sera desservi grâce à un nouvel accès autoroutier ainsi qu'à d'autres mesures d'infrastructure de transport qui permettront également de désengorger le centre-ville.
Spécificités	Collaboration intercantonale, nouvelles implantations concentrées d'entreprises dans la région afin de freiner le mitage, mesures d'infrastructure pour la desserte dans le projet d'agglomération de 3 ^e génération.

Historique de la planification

Ces dernières années, l'implantation d'entreprises s'est souvent déroulée sans coordination dans la région de Wil. En conséquence, les entreprises et les surfaces industrielles sont disséminées dans l'agglomération. Afin de contrecarrer cette évolution, les cantons de Thurgovie et de St-Gall ont pris en 2010 la décision concernant le développement du site de Wil Ouest. Bien que le site soit situé dans le canton de Thurgovie, à sa frontière, le canton de Saint-Gall y est le principal propriétaire foncier. Conjointement, les cantons ont soumis dans le cadre du projet d'agglomération «Wil» un ensemble de mesures visant à développer le pôle de développement Wil Ouest. Le projet a été évalué très positivement dans le rapport d'examen en tant qu'élément important du projet d'agglomération. Néanmoins, pour un cofinancement des mesures d'infrastructure dans le domaine des transports, la planification du pôle de développement Wil Ouest» dans le projet d'agglomération de 2^e génération était encore trop incertaine.

Depuis 2011, le concept d'utilisation destiné au pôle de développement Wil Ouest est continuellement développé et concrétisé. Suite à la planification expérimentale et à l'élaboration d'un plan directeur, un plan d'aménagement est actuellement élaboré. En parallèle, la planification des infrastructures est poursuivie et concrétisée dans les avant-projets. Les communes directement concernées ainsi que les cantons de Thurgovie et de St-Gall ont débloqué à cet effet une somme de 1,4 million de francs au printemps 2015. Fin 2016, les mesures seront soumises à la Confédération dans le projet d'agglomération de 3^e génération en vue d'un cofinancement.

Fiche signalétique de la mesure

Le pôle de développement Wil Ouest envisage une nouvelle implantation concentrée des emplois sur un site central. Cet objectif devra être atteint grâce aux mesures suivantes:

- **Mesures d'urbanisation (zonage, marketing de place économique, plan directeur):** La zone d'environ 15 hectares prévue pour le pôle de développement Wil Ouest s'étire entre l'autoroute A1 et la Zürcherstrasse – deux tiers de la surface seront mis à disposition par de nouveaux classements en zones à bâtir. Au cours des 25 prochaines années, environ 2000 nouveaux emplois y seront créés grâce à un marketing ciblé. L'objectif est d'obtenir une densité d'emplois la plus élevée possible avec une forte création de valeur ajoutée et une production durable. Le site est séparé en plusieurs zones d'affectation. La zone «High Quality» devrait accueillir des entreprises stratégiquement importantes (emplois hautement qualifiés, rayonnement international, écoles, etc.). Dans les zones «Quality IV», des utilisations avec une densité d'emplois moyenne ou faible seront également possibles (recherche et développement, etc.). Les conditions-cadres figurent dans le plan directeur Wil Ouest. Les principales mesures d'accompagnement consisteront à gérer à l'avenir de manière plus restrictive les classements en zones à bâtir et les prescriptions d'exploitation existantes sur un nombre réduit de sites peu attractifs. Les lieux de détente et de loisirs seront assurés par les espaces verts publics tels que le «Boulevard» au milieu du site ou le «Turbo Park» le long de la ligne ferroviaire Frauenfeld-Wil. Par ailleurs, une vision d'ensemble intercommunale et intercantonale intitulée «Westpark» doit être élaborée concernant la planification du paysage (PA 3G). Cet instrument doit permettre d'accroître la protection du paysage et de valoriser la fonction de détente et de loisirs du secteur.
- **Mesures d'infrastructure pour la desserte:** Tandis que les mesures d'urbanisation issues du projet d'agglomération de 2^e génération sont déjà en cours de réalisation, les mesures d'infrastructure dans le cadre du projet d'agglomération de 3^e génération vont être soumises en tant que mesures A. Les mesures suivantes ont déjà été concrétisées dans des avant-projets:
 - Accès autoroutier (A1) Wil Ouest (financement par l'OFROU en cours d'examen; mise en place du tracé de la ligne ferroviaire Frauenfeld-Wil comme condition préalable, inscrite dans STEP 2030)
 - Arrêt Wil Ouest sur la ligne Frauenfeld-Wil (inscrit dans STEP 2030)

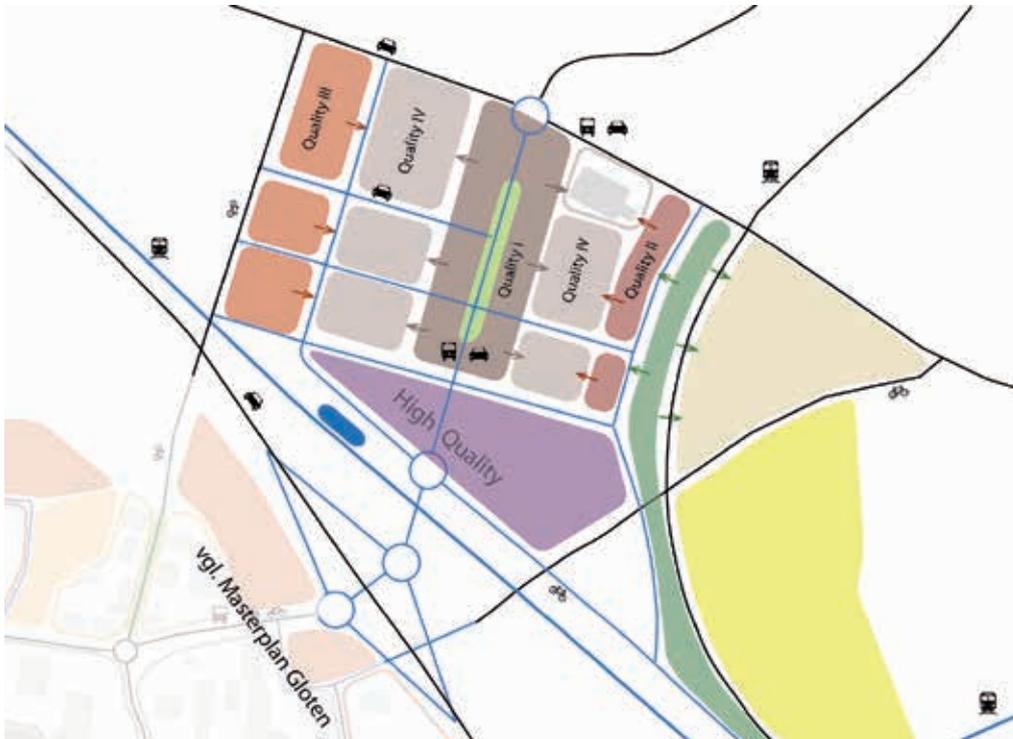


Illustration: Plan directeur Wil Ouest (2013)

- Parkway Wil Ouest (accès principal avec qualité élevée d'aménagement) incluant arrêt de bus pour le pôle de développement Wil Ouest
- Augmentation de la capacité du nœud Gloten / Busswil
- Arrêt supplémentaire Turbo (mesure C, planification à préciser)
- Desserte pour la mobilité douce

Les mesures d'urbanisation du projet d'agglomération de 2^e génération qui concernent le pôle de développement Wil Ouest ne peuvent pas être cofinancées par le fonds d'infrastructure car il s'agit de mesures dans les domaines de l'urbanisation et du paysage. Ces mesures ont cependant largement contribué à la bonne efficacité du projet, ce qui se reflète dans le taux de contribution fédéral relativement élevé de 40 % aux coûts des mesures en matière de transport pouvant bénéficier d'un cofinancement.

Intégration à la planification des transports et de l'urbanisation

Le pôle de développement Wil Ouest représente le cœur du projet d'agglomération «Wil» et contribue de manière cruciale au développement futur de la région en tant qu'espace économique de premier ordre. De nouveaux emplois seront concentrés sur un site central et bien desservi par les transports, permettant la naissance d'un nouveau pôle économique entre les agglomérations voisines de Winterthour et de St-Gall. Dans le même temps, les interventions sur la nature et le paysage seront minimisées, la qualité du milieu bâti et des espaces non construits atteindra un haut niveau tout en empêchant un mitage supplémentaire. En complétant l'infrastructure de transport, la desserte du pôle de développement Wil Ouest sera intégralement assurée et le centre-ville de Wil désengorgé. Aux abords du site se trouvent déjà des zones industrielles et artisanales, notamment Gloten sur la commune de Sirnach. Le développement du pôle Wil Ouest à la frontière entre les cantons de Thurgovie et de St-Gall s'avère par ailleurs exemplaire en termes de planification supracantonale du développement urbain et des transports.

Effet de la mesure



Qualité des systèmes de transport

Les mesures d'infrastructure planifiées sont échelonnées et réparties sur différents moyens de transport et elle contribuent largement à la desserte du pôle de développement Wil Ouest.



Développement urbain vers l'intérieur

En matière de développement urbain, le pôle de développement Wil Ouest constitue le projet-clé de la planification supracantonale dans l'agglomération. La concentration visée des nouvelles implantations d'entreprises sur un site central permet d'empêcher un mitage supplémentaire et de préserver le paysage dans les autres communes de l'agglomération.



Sécurité du trafic

L'accès autoroutier planifié soulage les principaux axes de transport présentant un risque d'accident moyen à élevé.



Pollution et consommation des ressources

Indirectement, le pôle de développement Wil Ouest contribue à une réduction des surfaces requises et à une utilisation plus durable des ressources foncières limitées.

Sources

Internet:

- <http://www.wilwest.ch/>

Rapports:

ARE Office fédéral du développement territorial (2014)

Projet d'agglomération «Wil». Rapport d'examen de la Confédération.

KEEAS Raumkonzepte (2013)

Masterplan Wil West. Zürich.

Metron AG (2011)

Projet d'agglomération «Wil» – partie 1: Rapport. Brugg.

Metron AG (2011)

Projet d'agglomération «Wil» – partie 2: Mesures. Brugg.

Metron AG (2016)

Projet d'agglomération «Wil» 3^e génération – partie 1: Rapport. Brugg. (version pour la consultation état 29 février 2016)

Metron AG (2016)

Projet d'agglomération «Wil» 3^e génération – partie 2: Mesures. Brugg. (version pour la consultation état 29 février 2016)



3^e part: Compendium

Aareland	95
Aargau-Ost	96
Basel	97
Bellinzona	98
Bern	99
Biel/Bienne-Lyss	100
Brig-Visp-Naters	101
Bulle	102
Burgdorf	103
Chablais	104
Chur	105
Davos	106
Delémont	107
Frauenfeld	108
Fribourg	109
Genève	110
Interlaken	111
Kreuzlingen-Konstanz	112
Langenthal	113
Lausanne-Morges	114
Locarno	115
Lugano	116
Luzern	117
Mendrisiotto	118
Obersee	119
Rheintal	120
Rivelac	121
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	122
Schaffhausen	123
Sion	124
Solothurn	125
St. Gallen-Arbon-Rorschach	126
Stans / Nidwalden	127
Thun	128
Werdenberg-Liechtenstein	129
Wil	130
Winterthur	131
Yverdon	132
Zug	133
Zürcher Oberland	134
Zürich	135

Indications supplémentaires

► **Périmètre statistique des agglomérations**

Les contributions fédérales peuvent en principe n'être accordées que pour des mesures qui concernent les communes dans le périmètre de l'OFS. Des exceptions sont possibles lorsque des mesures s'avèrent essentielles à l'efficacité générale du projet d'agglomération. Par conséquent, les représentations cartographiques et les données statistiques portent sur le périmètre statistique de l'agglomération ou des agglomérations majoritairement couvertes par le projet d'agglomération selon la définition 2000 de l'OFS. Les périmètres concrets de traitement et de prise en considération des projets d'agglomération peuvent différer de cette définition.

► **Desserte par niveau de qualité**

Cette partie montre les pourcentages d'habitants et d'emplois par niveau de qualité des transports publics dans l'agglomération (selon la définition de l'agglomération de l'OFS). Le concept des niveaux de qualité des transports publics a été développé afin de saisir la qualité de l'offre en transports publics. La distance jusqu'aux arrêts des transports publics, la fréquence aux arrêts et le type de moyen de transport jouent un rôle dans la définition du niveau de qualité des transports publics. Les secteurs du niveau de qualité A (très bonne desserte) affichent la meilleure desserte par les transports publics. À titre d'exemple, un périmètre de moins de 500 m autour d'une gare est classé dans le niveau A lorsqu'il est desservi à intervalles de 5 minutes par une ou plusieurs lignes. Si un secteur situé dans un périmètre de 300 m autour d'un arrêt de bus n'est desservi qu'à une cadence horaire ou semi-horaire, il est classé dans le niveau D (faible desserte), tandis que les secteurs avec la même cadence mais en dehors de ce périmètre de 300 m n'atteignent plus aucun niveau de qualité (desserte marginale).

► **Coûts des mesures**

Cette énumération expose notamment la détermination de priorités financières dans le projet d'agglomération (mesures de la liste A). La Confédération a cofinancé des mesures du domaine des transports dans huit catégories différentes (pour une description des catégories, cf. partie principale, p. 37-42). Ne sont pas incluses les mesures n'ayant pas bénéficié d'un cofinancement telles que les mesures spécifiques aux communes produisant un effet en dehors du périmètre de l'OFS, les mesures d'urbanisation ou les mesures de gestion du paysage. En raison des opérations d'arrondi, la somme des différentes valeurs par catégorie peut diverger du total des mesures cofinancées.

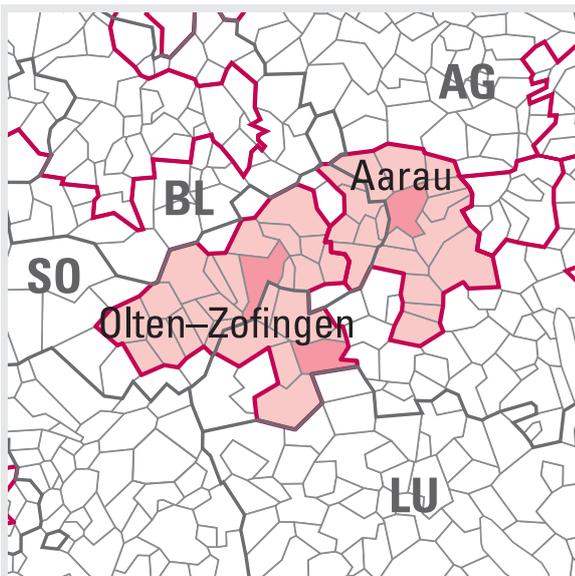
► **Taux de contribution de la Confédération**

La Confédération détermine un taux de contribution basé sur l'évaluation du projet d'agglomération. Celui-ci évolue entre 30 et 50 % et est échelonné par tranches de 5 %. Si les exigences de base ne sont pas remplies ou si le projet obtient un nombre de points insuffisant en termes d'efficacité, aucune valeur n'est mentionnée. Le taux de contribution par habitant résulte de la division des coûts des mesures cofinancées par le nombre d'habitants de l'agglomération ou des agglomérations selon la définition de l'OFS.

► **Thèmes centraux, contenus et mesures importants des projets d'agglomération**

Sont ici présentés pour chaque projet d'agglomération les contenus et mesures de premier ordre qui ont été développés dans le cadre des projets d'agglomération. L'accent de la liste est mis sur les mesures dans le domaine des transports mais les aspects urbanistiques sont aussi parfois pertinents. La liste doit permettre d'une part la mise en évidence de priorités spécifiques dans les différents projets d'agglomération. Elle doit d'autre part également mettre en avant la coordination et la planification ainsi que le processus global de conception. Ainsi, des mesures également qui n'ont pas pu être appliquées ou l'ont été autrement que prévu (cf. à ce propos les raisons de la non-application de certaines mesures dans la partie principale du rapport, chapitre 4.2). La sélection des contenus repose principalement sur les rapports d'examen de la Confédération concernant les projets d'agglomération (points forts des projets d'agglomération dans les critères d'efficacité 1 et 2).

Aareland



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Mesures de gestion intégrale du trafic
- Densification des cadences dans les transports publics
- Valorisation des traversées de localités

Thèmes centraux 2^e génération

- Valorisation des gares centrales d'Olten et de Zofingue pour promouvoir l'intermodalité
- Valorisations en faveur de la mobilité douce dans les lieux centraux et le long de l'Aar
- Développement et densification des friches et des zones artisanales sous-exploitées

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	6	7 %	10	7 %
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	7	9 %	42	29 %
Mobilité douce	25	31 %	28	19 %
Gestion du trafic	17	21 %	5	3 %
Valorisation / sécurité espace routier	13	16 %	29	20 %
Trafic individuel motorisé	13	16 %	32	22 %
TOTALE	81		146	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
154	40 %	280	40 %

Desserte par niveau de qualité

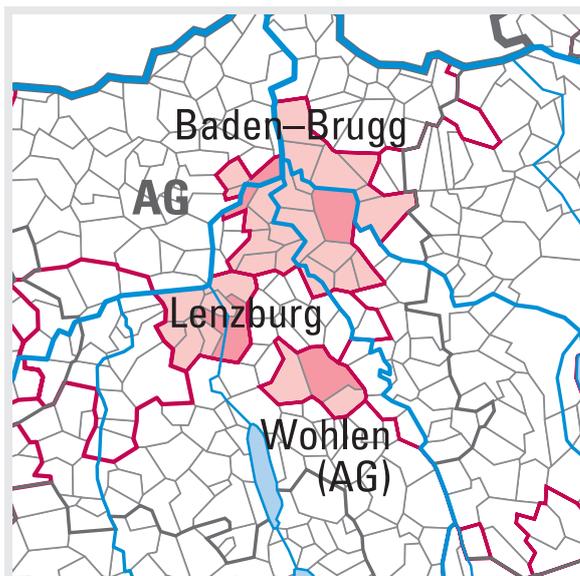
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	4.1 %	21.7 %
Bonne desserte (B)	18.0 %	22.3 %
Desserte médiocre (C)	42.0 %	30.0 %
Faible desserte (D)	27.4 %	19.5 %
Desserte marginale	8.5 %	6.5 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	208 889
Évolution population 2005-2014	11.7 %
Emplois 2013	133 319
Emplois pour 100 habitants	63.8
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	162
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.80
Répartition modale TIM 2010	64 %

208 889

Aargau-Ost



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Mesure de gestion intégrale du trafic
- Valorisation des traversées de localités et des secteurs de gare centraux
- Gestion de la mobilité et introduction de centrales de mobilité (services d'information)

Thèmes centraux 2^e génération

- Amélioration des transports publics par la route (p. ex. axe de bus Est)
- Promotion de l'intermodalité en facilitant les accès aux gares ferroviaires et routières et les liaisons de correspondance
- Valorisations des principaux axes et des traversées de localités (Lenzburg, Hunzenschwil, Schafisheim)

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	36	26 %
Plateforme multimodale	26	18 %	14	10 %
Mobilité douce	27	19 %	21	15 %
Gestion du trafic	21	15 %	28	20 %
Valorisation / sécurité espace routier	31	22 %	34	24 %
Trafic individuel motorisé	35	25 %	7	5 %
TOTALE	139		140	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
307	40 %	271	35 %

Desserte par niveau de qualité

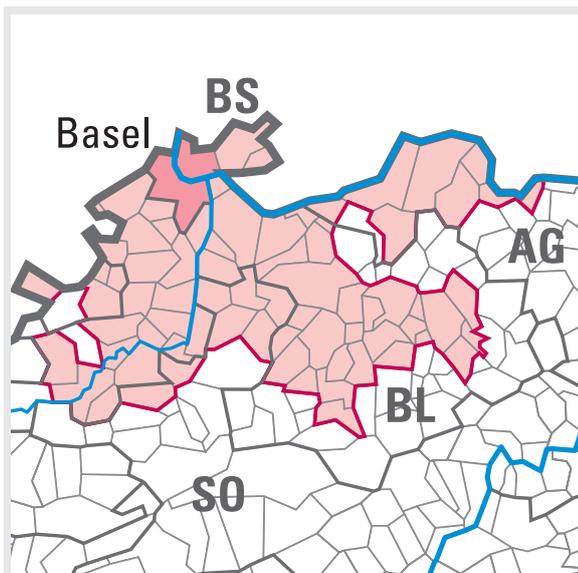
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	10.2 %	29.9 %
Bonne desserte (B)	25.1 %	24.3 %
Desserte médiocre (C)	37.7 %	23.8 %
Faible desserte (D)	22.5 %	15.2 %
Desserte marginale	4.4 %	6.8 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	181 076
Évolution population 2005-2014	14.9 %
Emplois 2013	105 449
Emplois pour 100 habitants	58.2
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	129
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.50
Répartition modale TIM 2010	68 %

181 076

Basel



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Développement conséquent d'un système opérationnel de bus, de tramway et de RER
- Trajets sans correspondance par les transports publics vers l'Allemagne et la France
- Meilleure gestion des installations générant un trafic intense

Thèmes centraux 2^e génération

- Définition de corridors de développement internes transnationaux
- Développement du réseau de tramway dans le centre et les différents corridors internes
- Renforcement de l'intermodalité et mesures concrètes pour la mobilité douce

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	47	22 %	110	42 %
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	7	3 %	14	5 %
Mobilité douce	47	22 %	38	14 %
Gestion du trafic	-	-	4	2 %
Valorisation / sécurité espace routier	113	53 %	22	8 %
Trafic individuel motorisé	-	-	77	29 %
TOTALE	214		265	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
167	40 %	181	35 %

Desserte par niveau de qualité

	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	27.1 %	49.1 %
Bonne desserte (B)	29.4 %	22.1 %
Desserte médiocre (C)	21.7 %	16.0 %
Faible desserte (D)	16.9 %	9.5 %
Desserte marginale	5.0 %	3.2 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	513 367
Évolution population 2005-2014	5.6 %
Emplois 2013	356 170
Emplois pour 100 habitants	69.4
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	102
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.09
Répartition modale TIM 2010	56 %

513 367

Bellinzona



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucun projet d'agglomération

Thèmes centraux 2^e génération

- Réorganisation du nœud ferroviaire Bellinzona
- Développement de l'offre de RER (TILO) et nouvel arrêt Sant'Antonio
- Développement du réseau de trafic piétonnier et cycliste
- Amélioration de la sécurité via la gestion du trafic
- Densification urbaine aux endroits centraux et prescriptions de densité minimale pour les pôles de développement

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	7	16 %
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	3	7 %
Plateforme multimodale	-	-	18	39 %
Mobilité douce	-	-	10	21 %
Gestion du trafic	-	-	3	7 %
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	5	11 %
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	-	-	46	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
-	-	352	40 %

Desserte par niveau de qualité

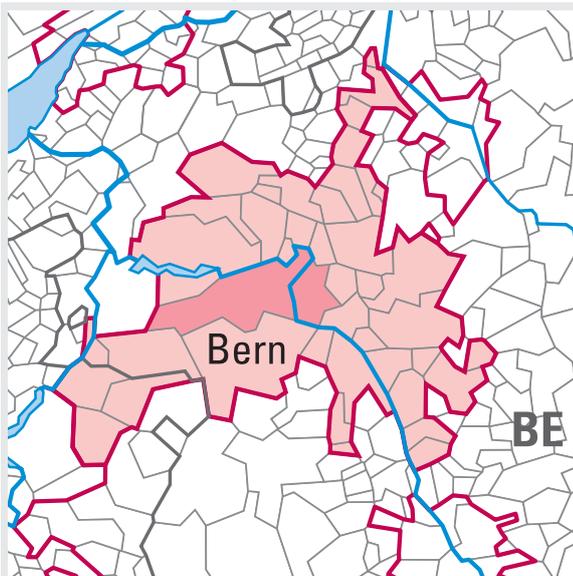
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	5.7 %	21.8 %
Bonne desserte (B)	10.8 %	13.6 %
Desserte médiocre (C)	22.4 %	27.8 %
Faible desserte (D)	45.2 %	30.3 %
Desserte marginale	15.9 %	6.4 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	52 858
Évolution population 2005-2014	11.3 %
Emplois 2013	29 491
Emplois pour 100 habitants	55.8
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	159
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.54
Répartition modale TIM 2010	84 %

52 858

Bern



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Extension du RER et améliorations du nœud des transports publics bernois
- Stratégie pour un réseau cycliste cohérent
- Amélioration de la desserte des pôles de développements centraux et des installations générant un trafic intense

Thèmes centraux 2^e génération

- Extension de la gare de Berne, promotion de la mobilité combinée et renforcement de la mobilité douce dans le centre de l'agglomération
- Gestion intégrale du trafic
- Concept des chaînes de transport intermodales à la périphérie de l'agglomération

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	93	22 %	775	89 %
Tramway / route	213	50 %	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	10	2 %	32	4 %
Mobilité douce	23	5 %	5	1 %
Gestion du trafic	-	-	12	1 %
Valorisation / sécurité espace routier	29	7 %	23	3 %
Trafic individuel motorisé	58	14 %	24	3 %
TOTALE	426		870	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
408	35 %	834	35 %

Desserte par niveau de qualité

	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	28.7 %	55.4 %
Bonne desserte (B)	27.2 %	22.6 %
Desserte médiocre (C)	21.3 %	11.3 %
Faible desserte (D)	14.6 %	5.7 %
Desserte marginale	8.2 %	5.0 %

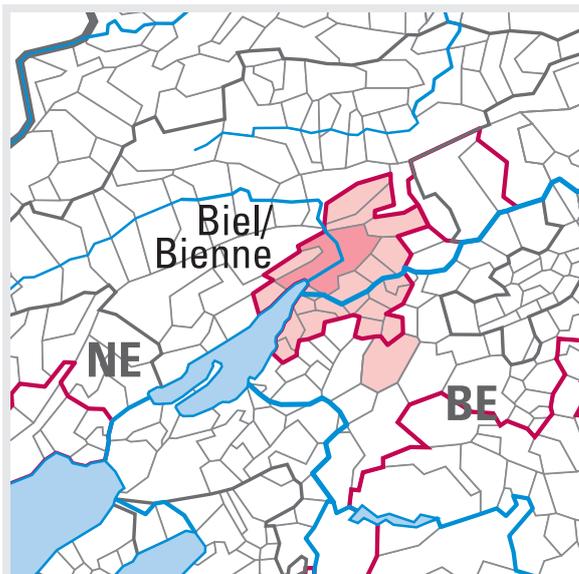
Faits et chiffres importants

Habitants 2014	365 238
Évolution population 2005-2014	6.8 %
Emplois 2013	297 320
Emplois pour 100 habitants	81.4
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	103
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.69
Répartition modale TIM 2010	58 %

365 238

Biel/Bienne-Lyss

(incl. Lyss à partir de la 2^e génération)



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Mesures globales relatives à la mobilité douce
- Amélioration de la qualité de vie par des mesures d'accompagnement relatives au contournement par l'A5
- Priorités au bus et améliorations à grande échelle de l'offre en transports publics
- Conception d'un nouvel axe de tramway traversant le centre de l'agglomération («RegioTram»)

Thèmes centraux 2^e génération

- Amélioration continue de la mobilité douce
- Autres mesures d'accompagnement relatives au contournement par l'A5
- Réaménagement et valorisation des transports publics avec «RegioTram», concept de bus régionaux et bus local Lyss

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	7	13 %	2	10 %
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	15	28 %	-	-
Plateforme multimodale	-	-	-	-
Mobilité douce	29	55 %	9	47 %
Gestion du trafic	2	4 %	2	9 %
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	7	34 %
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	52		19	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
217	40 %	52	30 %

Desserte par niveau de qualité

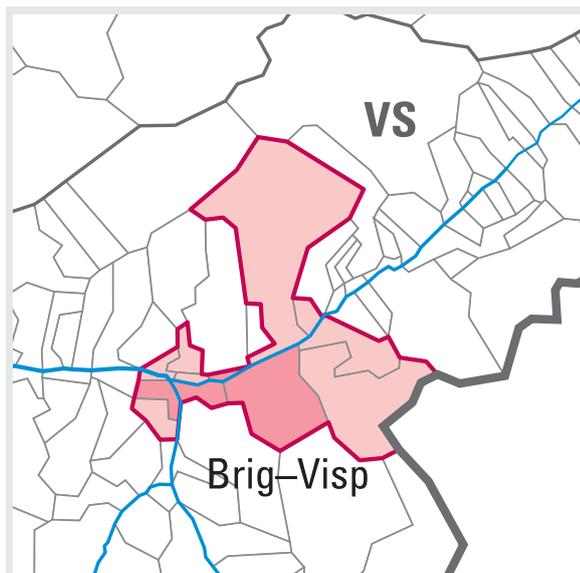
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	14.9 %	31.5 %
Bonne desserte (B)	39.4 %	28.2 %
Desserte médiocre (C)	17.3 %	21.0 %
Faible desserte (D)	22.0 %	14.8 %
Desserte marginale	6.3 %	4.5 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	110 458
Évolution population 2005-2014	9.5 %
Emplois 2013	62 020
Emplois pour 100 habitants	56.1
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	111
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.10
Répartition modale TIM 2010	64 %

110 458

Brig-Visp-Naters



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Éventail de mesures pour exploiter le potentiel de la mobilité douce
- Mesures de renforcement de la sécurité routière
- Mesures intégrales d'accompagnement pour la modération du trafic
- Valorisation de certains tronçons routiers

Thèmes centraux 2^e génération

- Valorisation des gares centrales, notam. la gare de Brigue
- Développement du réseau de bus local à Viège et alentours avec meilleure desserte du pôle de développement Viège Ouest et de l'hôpital de Viège
- Amélioration de la mobilité douce (extension de la ligne rouge, zones de rencontre pour piétons)

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-
Tramway / route	-	-
Bus / route	-	-
Plateforme multimodale	-	-
Mobilité douce	9	71 %
Gestion du trafic	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	2	17 %
Trafic individuel motorisé	1	11 %
TOTALE	12	

	En mio CHF	Pourcentage
	-	
	-	
	1	2 %
	32	55 %
	15	26 %
	1	1 %
	7	12 %
	2	3 %
	58	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
133	40 %

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
559	35 %

Desserte par niveau de qualité

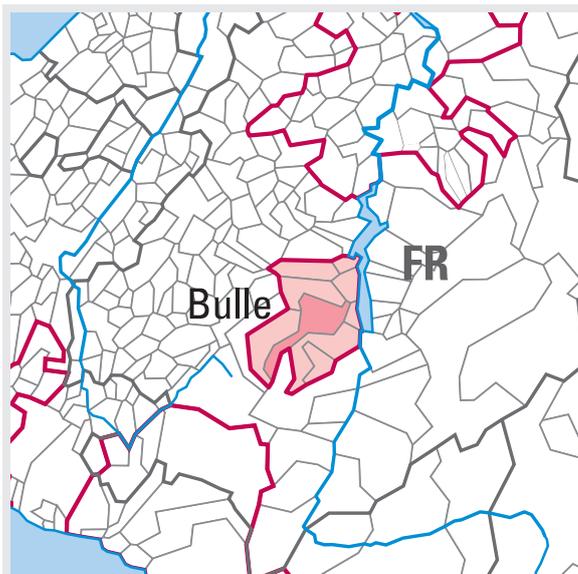
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	22.9 %	50.7 %
Bonne desserte (B)	19.5 %	14.6 %
Desserte médiocre (C)	19.4 %	10.8 %
Faible desserte (D)	28.8 %	15.7 %
Desserte marginale	9.4 %	8.2 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	36 488
Évolution population 2005-2014	10.8 %
Emplois 2013	22 103
Emplois pour 100 habitants	60.6
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	164
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	1.67
Répartition modale TIM 2010	41 %

36 488

Bulle



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Amélioration de la qualité des transports publics grâce à l'introduction d'un réseau de bus urbain
- Ligne diamétrale de bus de desserte des zones bâties
- Nombreuses mesures relatives à la mobilité douce

Thèmes centraux 2^e génération

Aucun projet d'agglomération

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	1	4 %	-	-
Plateforme multimodale	-	-	-	-
Mobilité douce	3	13 %	-	-
Gestion du trafic	-	-	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	22	84 %	-	-
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	26		-	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
305	35 %	-	-

Desserte par niveau de qualité

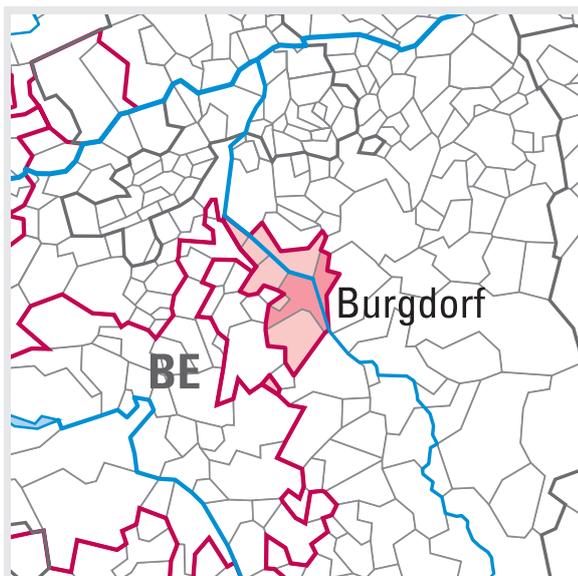
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	3.5 %	18.4 %
Bonne desserte (B)	11.0 %	17.4 %
Desserte médiocre (C)	25.9 %	18.3 %
Faible desserte (D)	39.8 %	26.4 %
Desserte marginale	19.8 %	19.5 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	30 384
Évolution population 2005-2014	29.8 %
Emplois 2013	16 952
Emplois pour 100 habitants	55.8
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	162
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.81
Répartition modale TIM 2010	86 %

30 384

Burgdorf



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Amélioration de la fluidité du trafic et de la sécurité routière au niveau de la traversée de Berthoud
- Saut qualitatif en termes de mobilité douce

Thèmes centraux 2^e génération

- Stratégie de promotion de l'intermodalité avec valorisation de la gare comme plateforme centrale
- Mesures de valorisation pour les tronçons routiers centraux (traversée de Berthoud)
- Stratégie en faveur du vélo pour améliorer la sécurité et la densité du réseau

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-
Tramway / route	-	-
Bus / route	-	-
Plateforme multimodale	-	-
Mobilité douce	4	46 %
Gestion du trafic	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	5	54 %
Trafic individuel motorisé	-	-
TOTALE	9	

	En mio CHF	Pourcentage
	-	-
	-	-
	-	-
	6	41 %
	8	59 %
	-	-
	-	-
	-	-
	14	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
126	40 %

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
194	40 %

Desserte par niveau de qualité

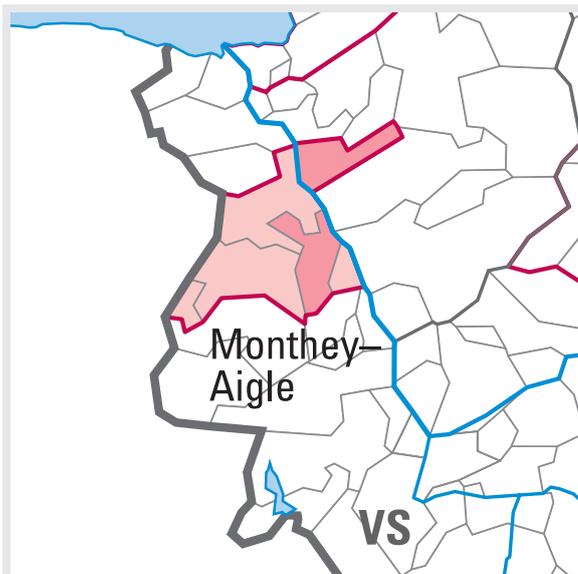
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	11.1 %	20.4 %
Bonne desserte (B)	19.1 %	15.0 %
Desserte médiocre (C)	24.0 %	34.2 %
Faible desserte (D)	35.9 %	20.6 %
Desserte marginale	9.8 %	9.8 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	29 633
Évolution population 2005-2014	7.0 %
Emplois 2013	20 111
Emplois pour 100 habitants	67.9
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	140
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.76
Répartition modale TIM 2010	53 %

29 633

Chablais



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucun projet d'agglomération

Thèmes centraux 2^e génération

- Réduction du temps de trajet ferroviaire entre Aigle et Monthey (AOMC)
- Valorisation des points de correspondance centraux
- Amélioration ponctuelle de la sécurité et de l'intermodalité

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	-	-	1	9 %
Mobilité douce	-	-	9	91 %
Gestion du trafic	-	-	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	-	-
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	-	-	10	

Taux de contribution de la Confédération

	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
	-	-	69	30 %

Desserte par niveau de qualité

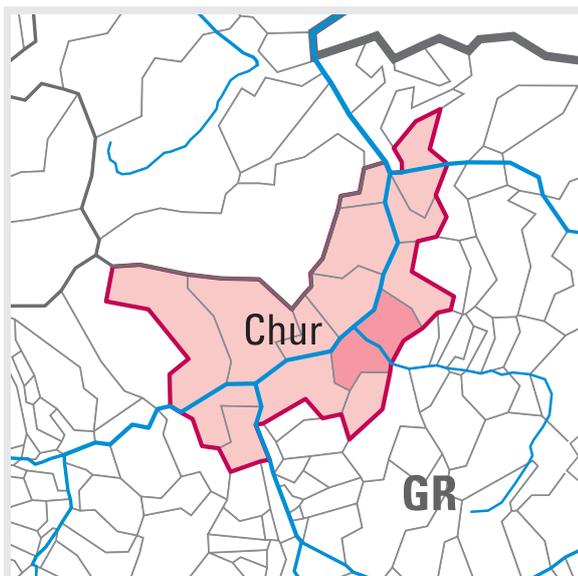
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	9.3 %	10.3 %
Bonne desserte (B)	11.9 %	19.8 %
Desserte médiocre (C)	28.5 %	18.9 %
Faible desserte (D)	29.8 %	31.2 %
Desserte marginale	20.5 %	19.9 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	41895
Évolution population 2005-2014	19.0 %
Emplois 2013	20772
Emplois pour 100 habitants	49.6
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	180
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.34
Répartition modale TIM 2010	74 %

41895

Chur



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Nouvelle desserte du centre-ville et optimisation de la desserte de Coire Ouest
- Conception d'une nouvelle ligne de bus tangentielle pour relier les pôles de développement
- Amélioration à grande échelle du réseau de pistes cyclables

Thèmes centraux 2^e génération

- Valorisation des arrêts de train dans le cadre de la cadence semi-horaire sur la ligne Zurich-Coire et renforcement des cadences sur le réseau RhB
- Amélioration du réseau de bus urbain et planification de nouvelles lignes tangentielles
- Priorité donnée aux transports publics et valorisation sur les principaux axes d'entrée

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	2	8 %	6	22 %
Plateforme multimodale	-	-	-	-
Mobilité douce	13	47 %	14	53 %
Gestion du trafic	2	5 %	2	7 %
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	2	9 %
Trafic individuel motorisé	11	40 %	3	9 %
TOTALE	28		27	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
153	40 %	151	40 %

Desserte par niveau de qualité

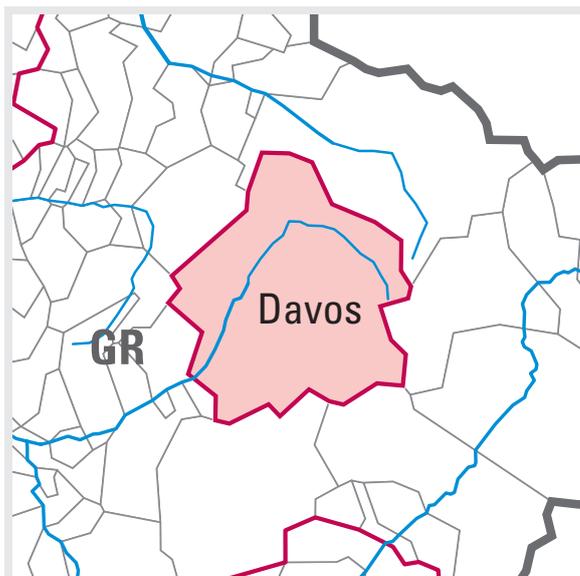
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	10.0 %	35.3 %
Bonne desserte (B)	30.1 %	17.3 %
Desserte médiocre (C)	25.8 %	30.5 %
Faible desserte (D)	27.2 %	12.8 %
Desserte marginale	6.9 %	4.0 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	72 540
Évolution population 2005-2014	9.2 %
Emplois 2013	47 153
Emplois pour 100 habitants	65.0
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	108
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.65
Répartition modale TIM 2010	65 %

72540

Davos



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucun projet d'agglomération

Thèmes centraux 2^e génération

Aucune contribution

Le projet d'agglomération «Davos» de 2^e génération n'a pas atteint un nombre de points suffisant en termes d'efficacité selon le message du Conseil fédéral pour obtenir un cofinancement de la Confédération.

Pour plus d'informations, nous renvoyons au rapport d'examen de la Confédération concernant le projet d'agglomération «Davos» de 2^e génération.

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	-	-	-	-
Mobilité douce	-	-	-	-
Gestion du trafic	-	-	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	-	-
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	-	-	-	-

Taux de contribution de la Confédération

	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
	-	-	-	-

Desserte par niveau de qualité

	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	5.7 %	3.9 %
Bonne desserte (B)	48.6 %	63.9 %
Desserte médiocre (C)	24.5 %	13.9 %
Faible desserte (D)	8.9 %	10.7 %
Desserte marginale	12.2 %	7.6 %

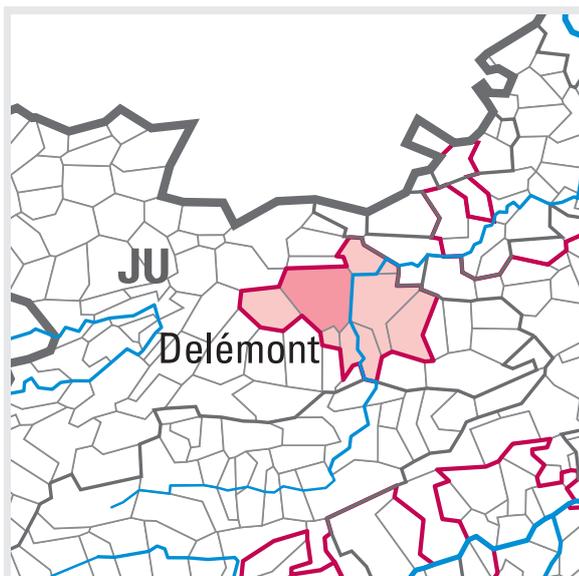
Faits et chiffres importants

Habitants 2014	11 136
Évolution population 2005-2014	-0.3 %
Emplois 2013	8 856
Emplois pour 100 habitants	79.5
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	176
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.30
Répartition modale TIM 2010	**

11 136

** Répartition modale TIM: il n'existe pas d'indication fiable pour Davos en raison de sondages réduits.

Delémont



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Densification le long des secteurs bien desservis par les transports publics
- Nouveaux arrêts de RER
- Nombreuses mesures de mobilité douce

Thèmes centraux 2^e génération

- Nouvel arrêt de RER à Communance et développement du réseau pour les transports publics
- Zones de rencontre autour de la gare de Delémont et dans la vieille ville
- Création de nouvelles possibilités de croisement pour la mobilité douce

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	2	18 %
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	1	5 %	2	12 %
Plateforme multimodale	4	29 %	-	-
Mobilité douce	3	23 %	1	4 %
Gestion du trafic	-	-	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	6	38 %	7	48 %
Trafic individuel motorisé	1	6 %	2	18 %
TOTALE	15		14	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
284	40 %	230	35 %

Desserte par niveau de qualité

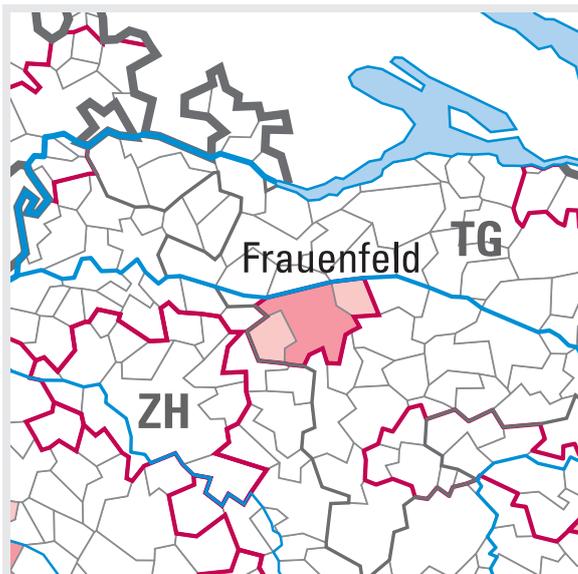
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	5.1 %	13.9 %
Bonne desserte (B)	10.7 %	12.1 %
Desserte médiocre (C)	20.8 %	28.5 %
Faible desserte (D)	44.7 %	36.7 %
Desserte marginale	18.7 %	8.8 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	20 877
Évolution population 2005-2014	10.1 %
Emplois 2013	14 614
Emplois pour 100 habitants	70.0
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	197
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	1.80
Répartition modale TIM 2010	65 %

20 877

Frauenfeld



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Garantie des capacités pour les transports publics dans l'espace urbain de Frauenfeld via la gestion du trafic et le réaménagement
- Piste cyclable urbaine à proximité du train pour relier les pôles de développement
- Création de pôles de développement le long des axes de développement centraux

Thèmes centraux 2^e génération

- Valorisation de l'espace routier et sécurisation du réseau de mobilité douce
- Nouvel arrêt de RER Langdorf pour desservir le pôle de développement (plan directeur pôle de développement Langdorf)
- Développement de l'offre sur le Chemin de fer Wil-Frauenfeld (FW)

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	11	40 %
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	3	10 %
Plateforme multimodale	-	-	4	15 %
Mobilité douce	8	37 %	1	5 %
Gestion du trafic	6	28 %	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	8	35 %	5	17 %
Trafic individuel motorisé	-	-	3	12 %
TOTALE	21		27	

Taux de contribution de la Confédération

	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
	242	35 %	307	35 %

Desserte par niveau de qualité

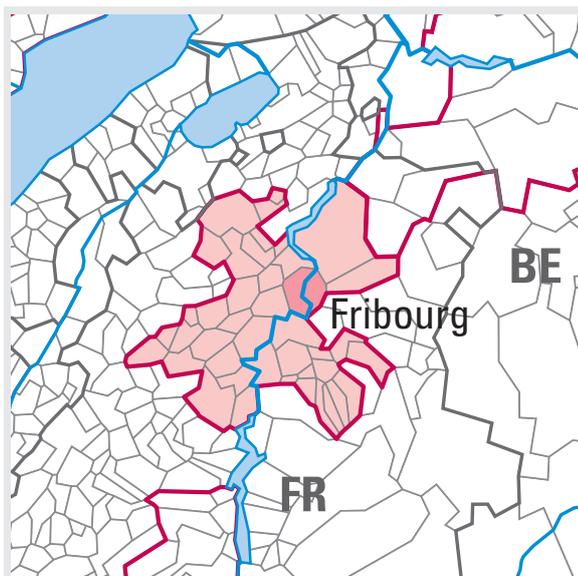
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	9.0 %	34.9 %
Bonne desserte (B)	19.2 %	17.0 %
Desserte médiocre (C)	46.2 %	27.8 %
Faible desserte (D)	19.3 %	16.1 %
Desserte marginale	6.3 %	4.3 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	30 981
Évolution population 2005-2014	12.1 %
Emplois 2013	22 322
Emplois pour 100 habitants	72.1
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	146
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.62
Répartition modale TIM 2010	52 %

30 981

Fribourg



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucune contribution

Le projet d'agglomération «Fribourg» de 1^{re} génération n'a pas atteint un nombre de points suffisant en termes d'efficacité selon le message du Conseil fédéral pour obtenir un cofinancement de la Confédération.

Pour plus d'informations, nous renvoyons au rapport d'examen de la Confédération concernant le projet d'agglomération «Fribourg» de 1^{re} génération.

Thèmes centraux 2^e génération

- Structuration des transports publics sur trois axes
- Priorité donnée aux transports publics conformément au concept de mobilité douce («TransAgglo»)
- Meilleure utilisation des possibilités de l'intermodalité
- Identification des potentiels de densification et des prescriptions de densité pour les pôles de développement

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-
Tramway / route	-	-
Bus / route	-	-
Plateforme multimodale	-	-
Mobilité douce	-	-
Gestion du trafic	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	-	-
Trafic individuel motorisé	-	-
TOTALE	-	-

	En mio CHF	Pourcentage
	1	2 %
	-	-
	6	11 %
	7	13 %
	26	44 %
	8	14 %
	9	16 %
	-	-
	58	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
-	-

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
199	40 %

Desserte par niveau de qualité

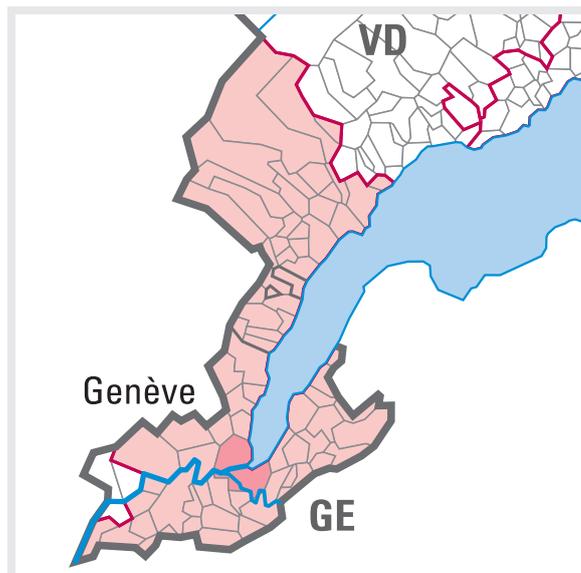
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	16.6 %	38.5 %
Bonne desserte (B)	22.6 %	19.5 %
Desserte médiocre (C)	11.7 %	14.8 %
Faible desserte (D)	22.3 %	14.5 %
Desserte marginale	26.8 %	12.7 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	116 514
Évolution population 2005-2014	19.1 %
Emplois 2013	72 634
Emplois pour 100 habitants	62.3
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	144
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.70
Répartition modale TIM 2010	67 %

116 514

Genève



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Amélioration des transports publics transfrontaliers via l'augmentation des capacités, la réduction des temps de trajet et l'amélioration de la qualité
- Renforcement de la sécurité routière par le biais de mesures de mobilité douce
- Concept de gestion du paysage

Thèmes centraux 2^e génération

- Renforcement du réseau radial de bus et de tramway avec cadence élevée
- Développement conséquent de chemins de mobilité douce cohérents («voies vertes»)
- Hiérarchie spatiale claire avec désignation de la structure centrale et des pôles de développement stratégiques
- Meilleure coordination de la desserte en transports avec le développement urbain dans les centres secondaires

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	69	15 %	37	7 %
Tramway / route	200	43 %	210	41 %
Bus / route	26	6 %	65	13 %
Plateforme multimodale	99	21 %	23	5 %
Mobilité douce	31	7 %	54	11 %
Gestion du trafic	3	1 %	4	1 %
Valorisation / sécurité espace routier	36	8 %	76	15 %
Trafic individuel motorisé	-	-	40	8 %
TOTALE	465		510	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
338	40 %	370	40 %

Desserte par niveau de qualité

	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	53.8 %	68.3 %
Bonne desserte (B)	16.6 %	14.6 %
Desserte médiocre (C)	13.0 %	8.0 %
Faible desserte (D)	11.8 %	6.7 %
Desserte marginale	4.9 %	2.3 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	550 866
Évolution population 2005-2014	11.6 %
Emplois 2013	366 141
Emplois pour 100 habitants	66.5
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	102
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.03
Répartition modale TIM 2010	66 %

550 866

Interlaken



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Concept de mobilité douce «Crossbow» (avec promenade)
- Mesures de valorisation dans le centre
- Gestion du trafic avec direction, stationnement et signalisation

Thèmes centraux 2^e génération

- Nouvelle organisation du trafic dans le centre de l'agglomération (poursuite du concept «Crossbow»)
- Réaménagement de la traversée de Wilderswil

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	-	-	-	-
Mobilité douce	4	31 %	-	-
Gestion du trafic	-	-	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	9	69 %	8	38 %
Trafic individuel motorisé	-	-	13	62 %
TOTALE	13		21	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
220	40 %	312	35 %

Desserte par niveau de qualité

	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	4.5 %	8.3 %
Bonne desserte (B)	8.3 %	22.2 %
Desserte médiocre (C)	28.7 %	34.3 %
Faible desserte (D)	50.4 %	25.5 %
Desserte marginale	8.1 %	9.8 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	23 357
Évolution population 2005-2014	6.6 %
Emplois 2013	13 052
Emplois pour 100 habitants	55.9
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	141
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.63
Répartition modale TIM 2010	46 %

23 357

Kreuzlingen-Konstanz



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucun projet d'agglomération

Thèmes centraux 2^e génération

- Développement des réseaux de mobilité douce pour passer les voies ferrées et les frontières
- Extensions de l'offre et valorisation des interfaces inter-modales dans les transports publics
- Zones et pôles de développement dans les secteurs centraux de l'agglomération en accord avec la desserte des transports publics

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	-	-	1	7 %
Mobilité douce	-	-	5	36 %
Gestion du trafic	-	-	3	17 %
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	5	31 %
Trafic individuel motorisé	-	-	1	8 %
TOTALE	-	-	15	

Taux de contribution de la Confédération

	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
	-	-	169	35 %

Desserte par niveau de qualité

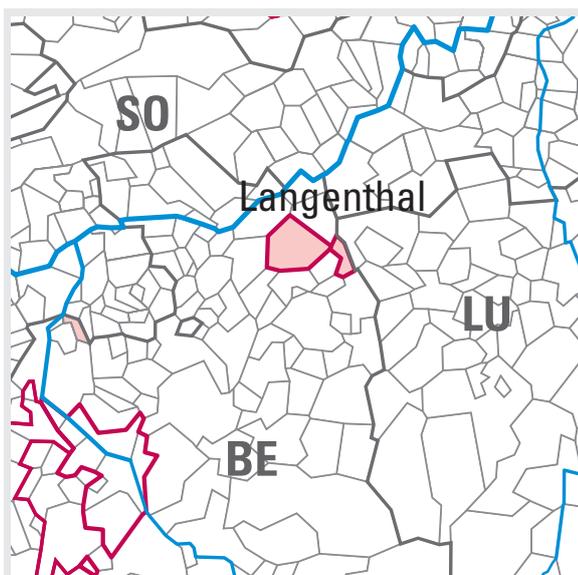
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	8.2 %	13.9 %
Bonne desserte (B)	17.9 %	20.2 %
Desserte médiocre (C)	45.1 %	48.2 %
Faible desserte (D)	24.6 %	15.3 %
Desserte marginale	4.2 %	2.4 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	31221
Évolution population 2005-2014	20.4 %
Emplois 2013	18246
Emplois pour 100 habitants	58.4
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	139
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.26
Répartition modale TIM 2010	74 %

31221

Langenthal



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucune contribution

Le projet d'agglomération «Langenthal» de 1^{re} génération a été refusé conformément au message du Conseil fédéral car il ne respectait pas les exigences de base.

Thèmes centraux 2^e génération

- Passage sous la gare et mesures d'aménagement de la plateforme de transports publics – gare de Langenthal (passage sous la gare)
- Concentration urbaine au niveau du pôle de développement Gare de Langenthal et des sites Hardau, Porzi et marché couvert
- Promotion de la mobilité douce et amélioration ponctuelle du système de bus urbain

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	27	78%
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	-	-	6	19%
Mobilité douce	-	-	1	3%
Gestion du trafic	-	-	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	-	-
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	-	-	34	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
-	-	776	35%

Desserte par niveau de qualité

	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	19.9%	44.7%
Bonne desserte (B)	28.1%	13.2%
Desserte médiocre (C)	34.6%	25.7%
Faible desserte (D)	15.8%	13.7%
Desserte marginale	1.7%	2.7%

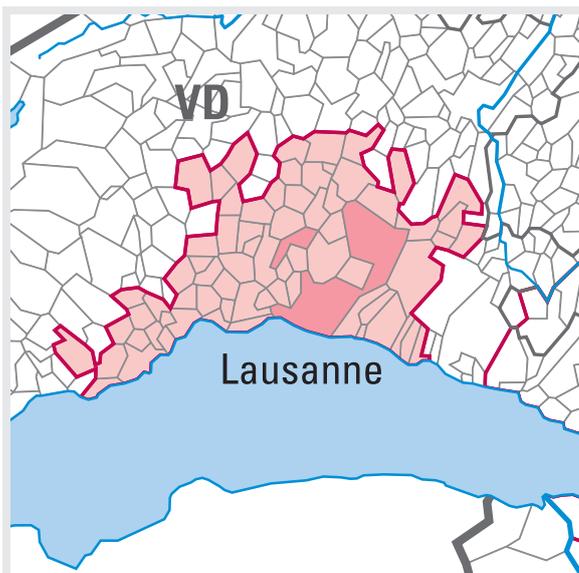
Faits et chiffres importants

Habitants 2014	15 316
Évolution population 2005-2014	6.0%
Emplois 2013	12 415
Emplois pour 100 habitants	81.1
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	137
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.40
Répartition modale TIM 2010	**

15 316

** Répartition modale TIM: il n'existe pas d'indication fiable pour Langenthal en raison de sondages réduits.

Lausanne-Morges



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Ensemble complet de mesures relatives à la mobilité douce et destinées au trafic piétonnier et cycliste
- Renforcement des principaux axes de transports publics («axes forts»)
- Forte coordination du développement de l'urbanisation et des transports

Thèmes centraux 2^e génération

- Renforcement du réseau des principaux axes de transport public (p. ex. prolongement du tramway de Renens à Villars Ste-Croix et Métro m3)
- Amélioration des tracés et de l'accessibilité au trafic piétonnier et cycliste
- Réaménagement des principales interfaces dans le transport

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	56	14 %
Tramway / route	185	45 %
Bus / route	91	22 %
Plateforme multimodale	-	-
Mobilité douce	57	14 %
Gestion du trafic	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	24	6 %
Trafic individuel motorisé	-	-
TOTALE	412	

	En mio CHF	Pourcentage
	-	-
	301	57 %
	29	5 %
	37	7 %
	48	9 %
	28	5 %
	35	7 %
	53	10 %
	530	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
462	40 %

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
519	35 %

Desserte par niveau de qualité

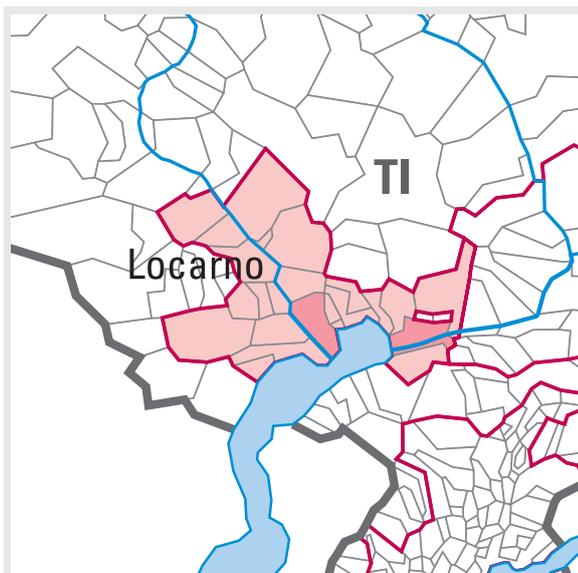
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	27.0 %	38.8 %
Bonne desserte (B)	35.7 %	31.7 %
Desserte médiocre (C)	17.3 %	15.4 %
Faible desserte (D)	11.2 %	8.2 %
Desserte marginale	8.7 %	5.9 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	357 222
Évolution population 2005-2014	14.6 %
Emplois 2013	240 687
Emplois pour 100 habitants	67.4
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	103
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.82
Répartition modale TIM 2010	73 %

357 222

Locarno



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucun projet d'agglomération

Thèmes centraux 2^e génération

- Amélioration de l'intermodalité (Locarno-Muralto)
- Développement de l'offre de RER (TILO) et de bus
- Introduction de nouvelles zones limitées à 30 km/h
- Développement du réseau de trafic piétonnier et cycliste
- Densification urbaine aux endroits centraux et prescriptions de densité minimale pour les pôles de développement

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-
Tramway / route	-	-
Bus / route	-	-
Plateforme multimodale	-	-
Mobilité douce	-	-
Gestion du trafic	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	-	-
Trafic individuel motorisé	-	-
TOTALE	-	-

	En mio CHF	Pourcentage
	4	15 %
	-	-
	6	22 %
	4	13 %
	13	44 %
	-	-
	2	6 %
	-	-
	29	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
-	-

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
185	40 %

Desserte par niveau de qualité

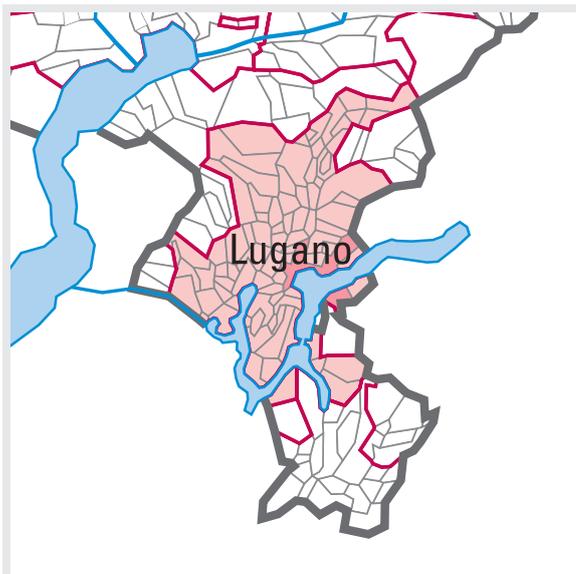
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	5.4 %	19.8 %
Bonne desserte (B)	14.4 %	20.0 %
Desserte médiocre (C)	30.0 %	24.6 %
Faible desserte (D)	33.6 %	24.2 %
Desserte marginale	16.5 %	11.4 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	62 931
Évolution population 2005-2014	6.7 %
Emplois 2013	30 684
Emplois pour 100 habitants	48.8
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	221
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.21
Répartition modale TIM 2010	77 %

62 931

Lugano



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Desserte en plusieurs étapes de l'espace de l'agglomération par un nouveau «tram-treno»
- Mesures d'accompagnement en vue d'améliorer le système de bus et la mobilité douce
- Développement du nouveau quartier «Cornaredo» en assurant une bonne desserte des transports publics

Thèmes centraux 2^e génération

- Développement en plusieurs étapes du tram-treno (Lugano-Bioggio-Manno)
- Développement du réseau régional de pistes cyclables
- Renforcement des zones de développement stratégiques (Cornaredo, Basso Bedeggio)

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	60	67%
Bus / route	5	5%	-	-
Plateforme multimodale	56	61%	-	-
Mobilité douce	9	10%	29	33%
Gestion du trafic	2	2%	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	20	22%	-	-
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	91		89	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
192	30 %	219	35 %

Desserte par niveau de qualité

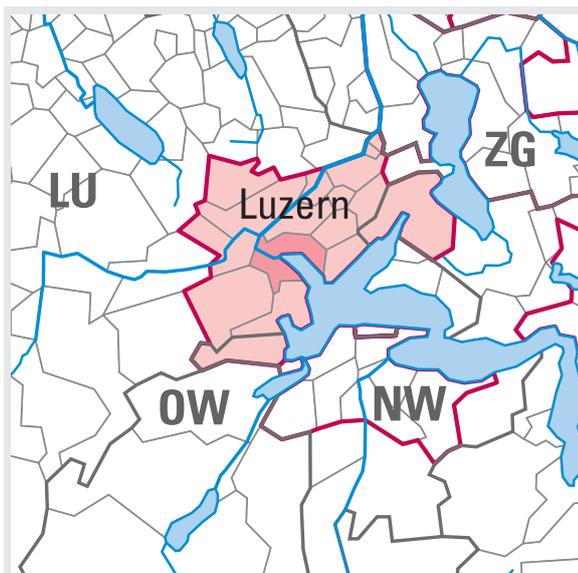
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	5.9 %	29.3 %
Bonne desserte (B)	32.6 %	28.6 %
Desserte médiocre (C)	19.4 %	17.3 %
Faible desserte (D)	27.2 %	17.4 %
Desserte marginale	14.9 %	7.3 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	142 652
Évolution population 2005-2014	12.3 %
Emplois 2013	99 683
Emplois pour 100 habitants	69.9
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	145
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.13
Répartition modale TIM 2010	75 %

142 652

Luzern



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Orientation du flux de trafic sur les axes d'entrée
- Extension de l'offre en transports publics sur route et chemins de fer («AggloMobil»)
- Extension sur le long terme du réseau routier et ferroviaire d'ordre supérieur

Thèmes centraux 2^e génération

- Atténuation des goulets d'étranglement grâce à la gestion du trafic donnant la priorité au bus
- Amélioration des transports publics, en particulier de l'intermodalité (meilleure connexion entre le ferroviaire et le bus)
- Valorisation du réseau de pistes cyclables grâce à une multitude de mesures

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-
Tramway / route	-	-
Bus / route	4	3 %
Plateforme multimodale	-	-
Mobilité douce	24	19 %
Gestion du trafic	34	26 %
Valorisation / sécurité espace routier	11	8 %
Trafic individuel motorisé	59	45 %
TOTALE	131	

	En mio CHF	Pourcentage
	2	2 %
	-	-
	15	16 %
	11	12 %
	21	23 %
	33	36 %
	2	2 %
	8	9 %
	92	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
211	35 %

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
148	35 %

Desserte par niveau de qualité

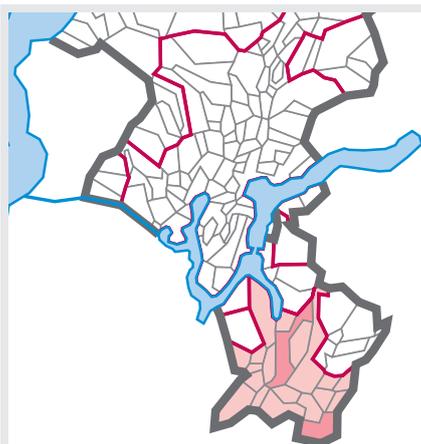
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	22.7 %	44.6 %
Bonne desserte (B)	33.9 %	23.9 %
Desserte médiocre (C)	28.6 %	19.7 %
Faible desserte (D)	10.5 %	8.8 %
Desserte marginale	4.3 %	3.0 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	217 662
Évolution population 2005-2014	9.3 %
Emplois 2013	145 980
Emplois pour 100 habitants	67.1
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	95
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.36
Répartition modale TIM 2010	60 %

217 662

Mendrisiotto



Chiasso–Mendrisio–
(Como-)

Thèmes centraux 1^{re} génération

- Réorganisation du réseau routier
- Amélioration de la sécurité routière et de la qualité de vie

Thèmes centraux 2^e génération

- Réorganisation du système de bus dans l'agglomération
- Amélioration de l'accessibilité par les transports publics pour les zones stratégiques
- Développement systématique des réseaux de trafic piétonnier et cycliste

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	7	12 %	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	3	11 %
Plateforme multimodale	13	23 %	-	-
Mobilité douce	11	19 %	20	70 %
Gestion du trafic	2	3 %	1	3 %
Valorisation / sécurité espace routier	15	27 %	4	16 %
Trafic individuel motorisé	9	16 %	-	-
TOTALE	55		28	

Taux de contribution de la Confédération

	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
	376	35 %	191	35 %

Desserte par niveau de qualité

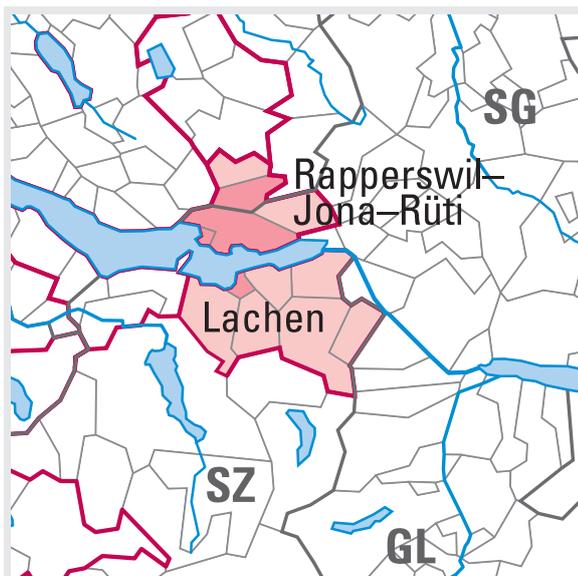
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	1.3 %	8.7 %
Bonne desserte (B)	15.5 %	23.2 %
Desserte médiocre (C)	25.8 %	25.6 %
Faible desserte (D)	37.2 %	29.2 %
Desserte marginale	20.2 %	13.3 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	51562
Évolution population 2005-2014	7.4 %
Emplois 2013	40993
Emplois pour 100 habitants	79.5
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	178
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.17
Répartition modale TIM 2010	78 %

51562

Obersee



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Désengorgement du centre de Rapperswil-Jona pour améliorer la situation des embouteillages
- Valorisations du centre et des quartiers avec mesures de modération du trafic
- Valorisation de la qualité de séjour et de changement au niveau des nœuds de correspondance

Thèmes centraux 2^e génération

- Développement des transports publics, notamment du réseau de bus (cadences uniformes, bus locaux)
- Valorisation de l'intermodalité des arrêts
- Amélioration de la mobilité douce par des mesures dans le réseau de pistes cyclables et modération du trafic

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	1	0 %
Plateforme multimodale	10	27 %	3	4 %
Mobilité douce	10	28 %	17	24 %
Gestion du trafic	3	7 %	12	16 %
Valorisation / sécurité espace routier	14	38 %	12	17 %
Trafic individuel motorisé	-	-	28	39 %
TOTALE	37		73	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
115	30 %	304	40 %

Desserte par niveau de qualité

	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	3.2 %	13.1 %
Bonne desserte (B)	8.6 %	14.9 %
Desserte médiocre (C)	42.5 %	33.0 %
Faible desserte (D)	32.1 %	22.2 %
Desserte marginale	13.7 %	16.8 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	95 514
Évolution population 2005-2014	12.6 %
Emplois 2013	42 901
Emplois pour 100 habitants	44.9
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	127
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.00
Répartition modale TIM 2010	55 %

95 514

Rheintal



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucun projet d'agglomération

Thèmes centraux 2^e génération

Aucune contribution

Le projet d'agglomération «Rheintal» de 2^e génération n'a pas atteint un nombre de points suffisant en termes d'efficacité selon le message du Conseil fédéral pour obtenir un cofinancement de la Confédération.

Pour plus d'informations, nous renvoyons au rapport d'examen de la Confédération concernant le projet d'agglomération «Rheintal» de 2^e génération.

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	-	-	-	-
Mobilité douce	-	-	-	-
Gestion du trafic	-	-	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	-	-
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	-	-	-	-

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
-	-	-	-

Desserte par niveau de qualité

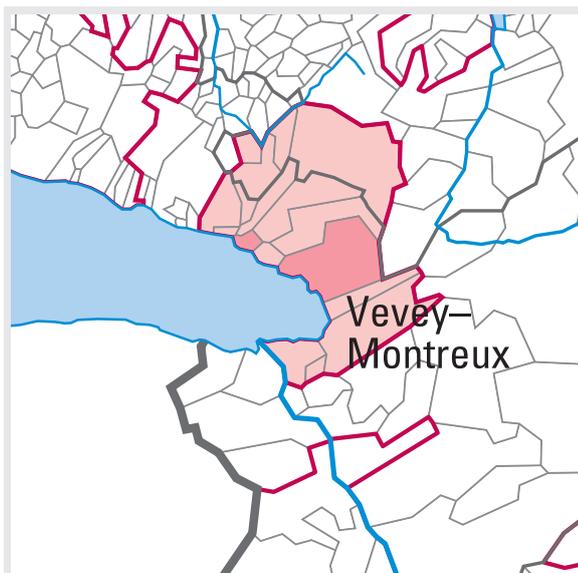
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	1.3 %	2.4 %
Bonne desserte (B)	10.1 %	13.6 %
Desserte médiocre (C)	26.4 %	21.9 %
Faible desserte (D)	41.1 %	35.4 %
Desserte marginale	21.1 %	26.6 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	56 260
Évolution population 2005-2014	10.9 %
Emplois 2013	31 414
Emplois pour 100 habitants	55.8
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	188
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.03
Répartition modale TIM 2010	79 %

56 260

Rivelac



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucun projet d'agglomération

Thèmes centraux 2^e génération

Aucune contribution

Le projet d'agglomération «Rivelac» de 2^e génération n'a pas atteint un nombre de points suffisant en termes d'efficacité selon le message du Conseil fédéral pour obtenir un cofinancement de la Confédération.

Pour plus d'informations, nous renvoyons au rapport d'examen de la Confédération concernant le projet d'agglomération «Rivelac» de 2^e génération.

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	-	-	-	-
Mobilité douce	-	-	-	-
Gestion du trafic	-	-	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	-	-
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	-	-	-	-

Taux de contribution de la Confédération

	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
	-	-	-	-

Desserte par niveau de qualité

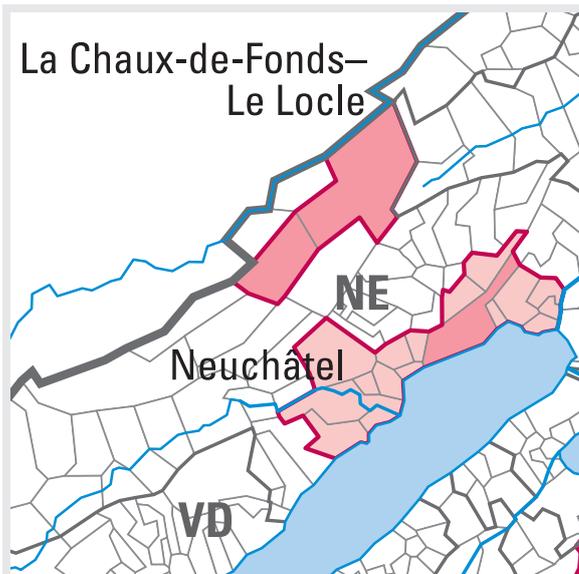
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	15.2 %	29.4 %
Bonne desserte (B)	20.5 %	21.9 %
Desserte médiocre (C)	27.1 %	21.7 %
Faible desserte (D)	23.2 %	17.2 %
Desserte marginale	14.0 %	9.7 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	97 691
Évolution population 2005-2014	14.8 %
Emplois 2013	45 532
Emplois pour 100 habitants	46.6
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	144
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.84
Répartition modale TIM 2010	69 %

97 691

Réseau urbain neuchâtelois (RUN)



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Conception d'une nouvelle liaison ferroviaire pour améliorer les temps de trajet et les capacités des transports publics entre les trois centres (Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle)
- Nouvel arrêt «Morgarten»
- Promotion des voies de bus et réaménagement de la Place de la gare

Thèmes centraux 2^e génération

- Concrétisation de l'offre de trains rapides entre les trois centres Neuchâtel, La-Chaux-de-Fonds et Le Locle (Trans-RUN)
- Amélioration des liaisons de mobilité douce et de l'intermodalité
- Vision d'une structure d'agglomération bipolaire et détermination de priorités correspondante en termes de développement urbain

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	2	3 %	20	36 %
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	4	8 %	-	-
Plateforme multimodale	6	12 %	0	1 %
Mobilité douce	27	56 %	16	29 %
Gestion du trafic	0	0 %	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	7	14 %	14	25 %
Trafic individuel motorisé	3	6 %	5	10 %
TOTALE	48		55	

Taux de contribution de la Confédération

	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
	130	35 %	128	30 %

Desserte par niveau de qualité

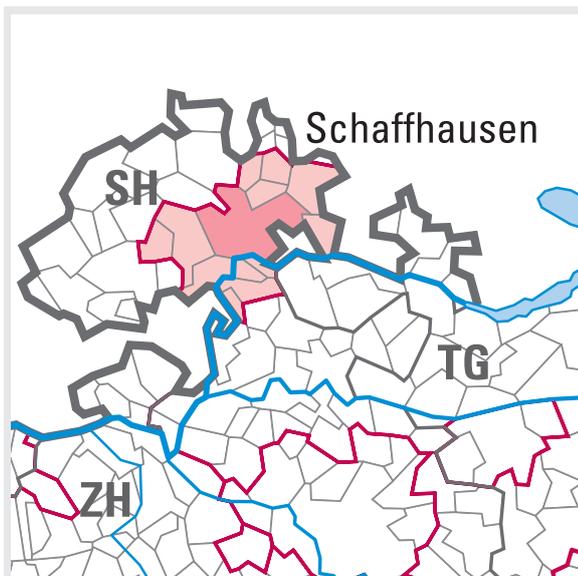
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	13.6 %	27.8 %
Bonne desserte (B)	42.2 %	39.5 %
Desserte médiocre (C)	22.7 %	17.9 %
Faible desserte (D)	15.4 %	10.7 %
Desserte marginale	6.2 %	4.0 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	130 364
Évolution population 2005-2014	5.5 %
Emplois 2013	84 674
Emplois pour 100 habitants	65.0
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	116
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	1.71
Répartition modale TIM 2010	70 %

130 364

Schaffhausen



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Cadence au quart d'heure dans le système de RER et nouveaux arrêts
- Gestion des places de stationnement dans les zones d'habitation avec priorité donnée aux habitants
- Système de gestion du trafic dans le centre de l'agglomération
- Desserte conséquente des pôles de développement par les transports publics

Thèmes centraux 2^e génération

- Mise en œuvre du système de RER conformément à la concentration planifiée de l'urbanisation au niveau des pôles de développement
- Amélioration de l'intermodalité via de meilleurs accès pour la mobilité douce
- Amélioration du réseau de pistes cyclables avec élimination ciblée des points faibles

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	35	41 %
Tramway / route	-	-
Bus / route	7	8 %
Plateforme multimodale	-	-
Mobilité douce	18	21 %
Gestion du trafic	4	5 %
Valorisation / sécurité espace routier	17	20 %
Trafic individuel motorisé	3	4 %
TOTALE	84	

	En mio CHF	Pourcentage
	37	60 %
	-	-
	11	18 %
	-	-
	5	8 %
	-	-
	9	15 %
	-	-
	62	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
489	40 %

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
361	40 %

Desserte par niveau de qualité

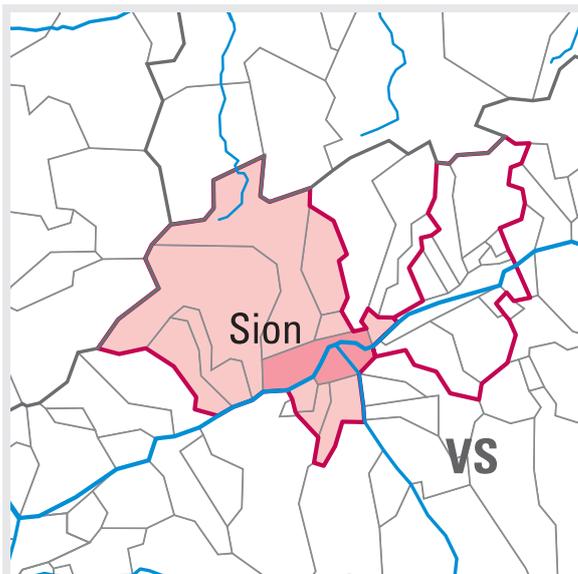
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	12.7 %	27.9 %
Bonne desserte (B)	30.3 %	32.0 %
Desserte médiocre (C)	27.7 %	23.4 %
Faible desserte (D)	22.6 %	11.8 %
Desserte marginale	6.7 %	5.0 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	69 106
Évolution population 2005-2014	8.1 %
Emplois 2013	39 872
Emplois pour 100 habitants	57.7
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	141
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.26
Répartition modale TIM 2010	60 %

69 106

Sion



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucun projet d'agglomération

Thèmes centraux 2^e génération

- Valorisation et réaménagement des voies de circulation et des places de gare (Sion, Ardon, Conthey)
- Cadence au quart d'heure entre les pôles urbains avec coordination entre le RER et la desserte fine
- Modération du trafic et liaisons cyclables directes intégrant une nouvelle signalisation

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	1	2 %
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	3	3 %
Plateforme multimodale	-	-	10	14 %
Mobilité douce	-	-	8	11 %
Gestion du trafic	-	-	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	50	68 %
Trafic individuel motorisé	-	-	1	1 %
TOTALE	-	-	73	

Taux de contribution de la Confédération

	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
	-	-	442	40 %

Desserte par niveau de qualité **

	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	0.0 %	0.0 %
Bonne desserte (B)	10.9 %	36.5 %
Desserte médiocre (C)	14.4 %	14.6 %
Faible desserte (D)	44.4 %	33.9 %
Desserte marginale	30.3 %	15.0 %

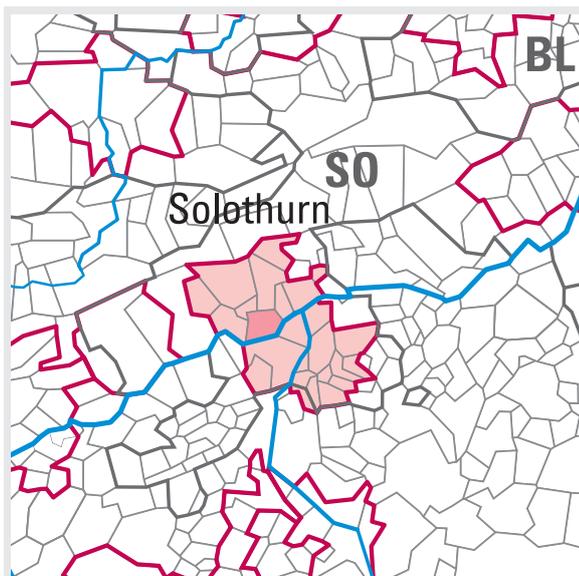
Faits et chiffres importants

Habitants 2014	66 155
Évolution population 2005-2014	17.9 %
Emplois 2013	42 198
Emplois pour 100 habitants	63.8
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	203
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.12
Répartition modale TIM 2010	73 %

66 155

** Sion n'a aucune zone à niveau de qualité TP A dans le périmètre OFS concernant les horaires des transports 2013/14. De telles zones peuvent toutefois exister dans le périmètre du projet d'agglomération.

Solothurn



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Amélioration des cadences des transports publics
- Desserte des pôles de développement résidentiels avec deux arrêts de train
- Valorisation des traversées de localités

Thèmes centraux 2^e génération

- Développement des gares en tant que plateformes inter-modales
- Mise en place et développement du réseau de mobilité douce
- Développement de la gestion du trafic et valorisation des principaux espaces routiers
- Correction des points faibles dans le trafic de bus pour stabiliser les horaires
- Secteurs des gares comme sites de développement

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	17	67 %
Tramway / route	-	-
Bus / route	-	-
Plateforme multimodale	-	-
Mobilité douce	7	28 %
Gestion du trafic	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	1	5 %
Trafic individuel motorisé	-	-
TOTALE	26	

	En mio CHF	Pourcentage
	-	-
	-	-
	-	-
	-	-
	6	12 %
	10	19 %
	13	24 %
	24	45 %
	54	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
132	40 %

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
239	35 %

Desserte par niveau de qualité

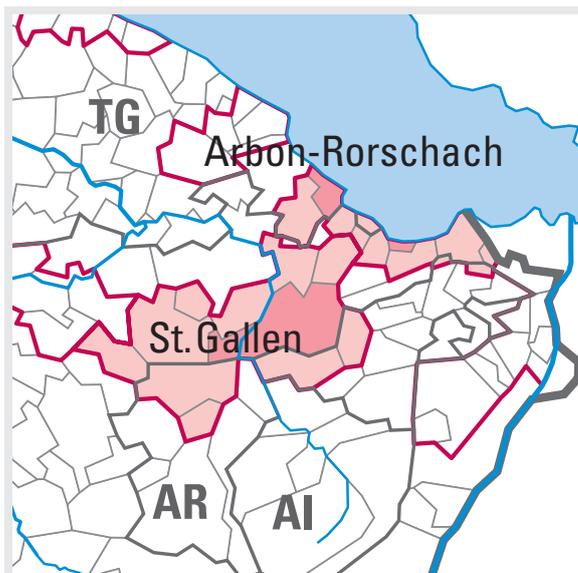
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	7.5 %	27.8 %
Bonne desserte (B)	8.1 %	16.9 %
Desserte médiocre (C)	32.0 %	22.2 %
Faible desserte (D)	36.7 %	19.6 %
Desserte marginale	15.7 %	13.4 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	78 636
Évolution population 2005-2014	6.1 %
Emplois 2013	43 408
Emplois pour 100 habitants	55.2
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	164
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.66
Répartition modale TIM 2010	66 %

78 636

St. Gallen-Arbon-Rorschach



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Développement du système de RER (ligne urbaine Sud)
- Gestion supracantonale du développement urbain
- Valorisation des centres secondaires Arbon, Rorschach, Herisau et Gossau

Thèmes centraux 2^e génération

- Thème prioritaire de la mobilité douce: Plusieurs nouvelles liaisons piétonnes et cyclistes
- Mesures d'accompagnement relatives à l'échangeur de Witten pour l'A1 à Rorschach et élimination des goulets d'étranglement sur l'A1 à St-Gall pour orienter et regrouper le trafic
- Développement du système de RER de St-Gall (cadence intégrale au quart d'heure entre les centres)
- Des mesures d'aménagement routier contribuent à l'écoulement acceptable du TIM dans l'espace urbain et à l'attrait accru de l'espace public

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	95	51 %
Tramway / route	-	-
Bus / route	-	-
Plateforme multimodale	21	11 %
Mobilité douce	-	-
Gestion du trafic	29	15 %
Valorisation / sécurité espace routier	5	3 %
Trafic individuel motorisé	36	19 %
TOTALE	186	

	En mio CHF	Pourcentage
	38	19 %
	-	-
	8	4 %
	3	1 %
	100	51 %
	19	10 %
	30	15 %
	-	-
TOTALE	197	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
345	40 %	366	40 %

Desserte par niveau de qualité

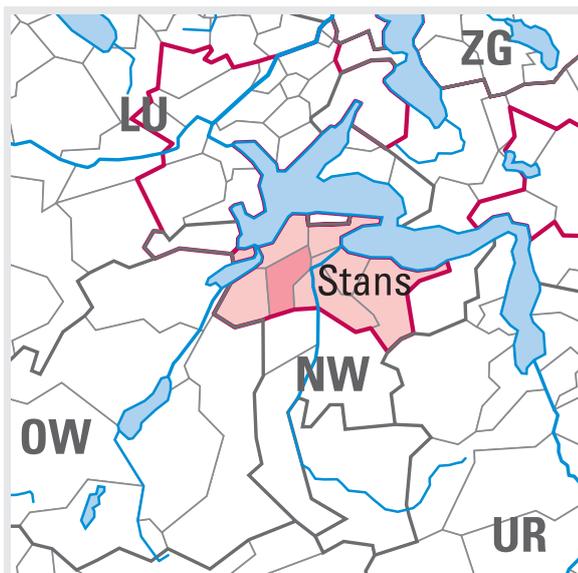
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	16.3 %	36.4 %
Bonne desserte (B)	27.0 %	23.3 %
Desserte médiocre (C)	28.0 %	20.8 %
Faible desserte (D)	20.3 %	13.6 %
Desserte marginale	8.3 %	5.9 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	215 262
Évolution population 2005-2014	6.6 %
Emplois 2013	146 395
Emplois pour 100 habitants	68.0
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	106
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.09
Répartition modale TIM 2010	63 %

215 262

Stans / Nidwalden



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucune contribution

Le projet d'agglomération «Stans» de 1^{re} génération n'a pas atteint un nombre de points suffisant en termes d'efficacité selon le message du Conseil fédéral pour obtenir un cofinancement de la Confédération.

Pour plus d'informations, nous renvoyons au rapport d'examen de la Confédération concernant le projet d'agglomération «Stans» de 1^{re} génération.

Thèmes centraux 2^e génération

- Contournement Stans Ouest avec mesures d'accompagnement pour désengorger le centre et consolider le trafic
- Élimination ciblée et progressive des points faibles en termes de mobilité douce
- Nouveaux arrêts de transports publics pour desservir le pôle de développement prévu Stan Ouest et le centre commercial Länderpark

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	-	-	-	-
Mobilité douce	-	-	2	19 %
Gestion du trafic	-	-	1	7 %
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	6	63 %
Trafic individuel motorisé	-	-	1	11 %
TOTALE	-	-	9	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
-	-	113	40 %

Desserte par niveau de qualité **

	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	0.0 %	0.0 %
Bonne desserte (B)	4.1 %	11.6 %
Desserte médiocre (C)	26.1 %	24.5 %
Faible desserte (D)	51.8 %	41.6 %
Desserte marginale	18.0 %	22.3 %

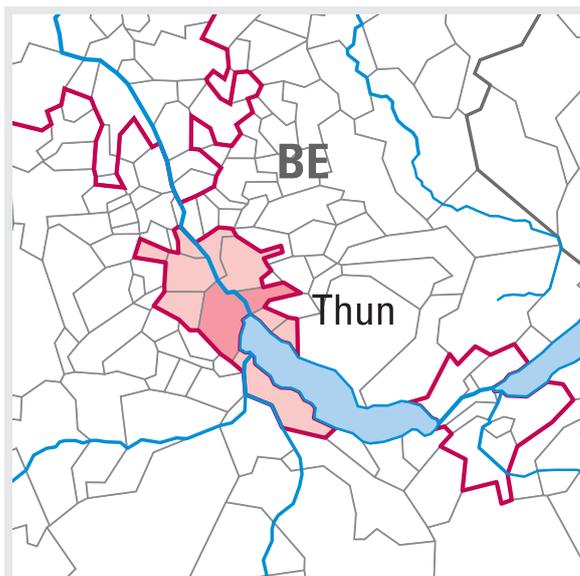
Faits et chiffres importants

Habitants 2014	31171
Évolution population 2005-2014	5.6 %
Emplois 2013	17762
Emplois pour 100 habitants	57.0
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	118
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.03
Répartition modale TIM 2010	79 %

31171

** Stans n'a aucune zone à niveau de qualité TP A dans le périmètre OFS concernant les horaires des transports 2013/14. De telles zones peuvent toutefois exister dans le périmètre du projet d'agglomération (p.ex. à Hergiswil NW).

Thun



Thèmes centraux 1^{re} génération

- «Contournement Nord» avec vastes mesures d'accompagnement
- Nouveau système de gestion du trafic
- Améliorations importantes de l'offre en transports publics

Thèmes centraux 2^e génération

- Désengorgement du centre-ville du trafic individuel motorisé
- Planification du pôle de développement Thoune Nord sur un site bien desservi
- Orientation sur les transports publics du trafic pendulaire en direction de Berne

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	1	3 %
Plateforme multimodale	-	-	-	-
Mobilité douce	13	12 %	12	40 %
Gestion du trafic	8	7 %	14	45 %
Valorisation / sécurité espace routier	5	4 %	2	6 %
Trafic individuel motorisé	88	78 %	2	6 %
TOTALE	113		30	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
465	40 %	107	35 %

Desserte par niveau de qualité

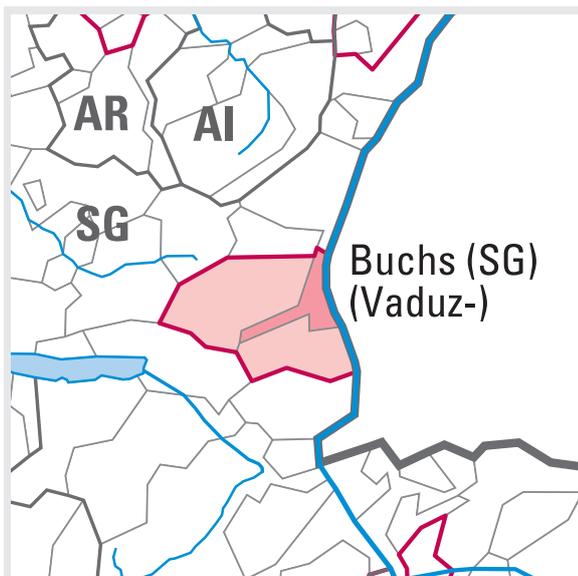
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	8.2 %	24.4 %
Bonne desserte (B)	35.1 %	30.8 %
Desserte médiocre (C)	27.8 %	25.2 %
Faible desserte (D)	18.9 %	11.3 %
Desserte marginale	10.0 %	8.3 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	97 186
Évolution population 2005-2014	5.3 %
Emplois 2013	48 516
Emplois pour 100 habitants	49.9
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	131
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.17
Répartition modale TIM 2010	57 %

97 186

Werdenberg-Liechtenstein



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucun projet d'agglomération

Thèmes centraux 2^e génération

- Coordination entre RER (FL-A-CH) et desserte fine des transports publics
- Élimination des points faibles affectant la mobilité douce transfrontalière
- Valorisation de l'espace public aux points névralgiques
- Développements de sites dans le secteur des gares (Buchs, Schaan)

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	3	15 %
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	-	-	4	19 %
Mobilité douce	-	-	11	49 %
Gestion du trafic	-	-	1	4 %
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	3	13 %
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	-	-	22	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
-	-	327	35 %

Desserte par niveau de qualité

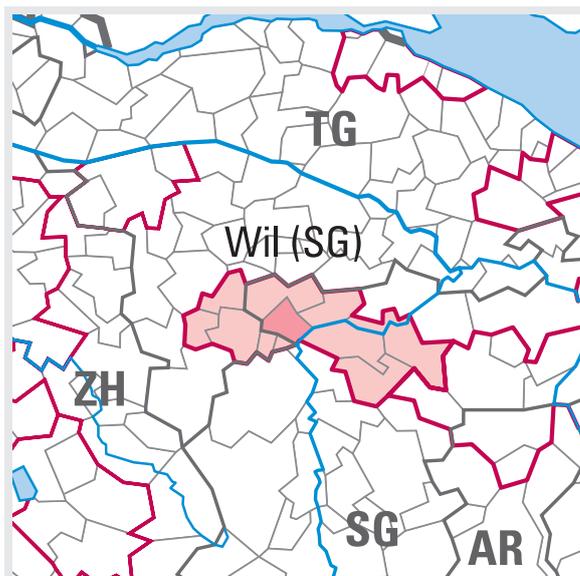
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	3.4 %	11.3 %
Bonne desserte (B)	6.0 %	10.7 %
Desserte médiocre (C)	32.4 %	28.8 %
Faible desserte (D)	44.5 %	38.9 %
Desserte marginale	13.7 %	10.2 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	23 901
Évolution population 2005-2014	12.3 %
Emplois 2013	12 658
Emplois pour 100 habitants	53.0
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	168
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	3.26
Répartition modale TIM 2010	75 %

23 901

Wil



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucune contribution

Le projet d'agglomération «Wil» de 1^{re} génération n'a pas atteint un nombre de points suffisant en termes d'efficacité selon le message du Conseil fédéral pour obtenir un cofinancement de la Confédération.

Pour plus d'informations, nous renvoyons au rapport d'examen de la Confédération concernant le projet d'agglomération «Wil» de 1^{re} génération.

Thèmes centraux 2^e génération

- Pôle de développement Wil Ouest projet-clé supracantonal
- Développement de l'offre en transports publics (densification des cadences des trains et bus, lignes de bus régionales avec nouveaux arrêts)
- Concepts d'aménagement et d'exploitation à Wil et Uzwil (notam. consolidation du giratoire «Schwanenkreisel» à Wil)
- Amélioration du réseau de mobilité douce

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	-	-
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	3	5 %
Plateforme multimodale	-	-	13	21 %
Mobilité douce	-	-	25	42 %
Gestion du trafic	-	-	3	5 %
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	16	26 %
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	-	-	60	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
-	-	325	40 %

Desserte par niveau de qualité

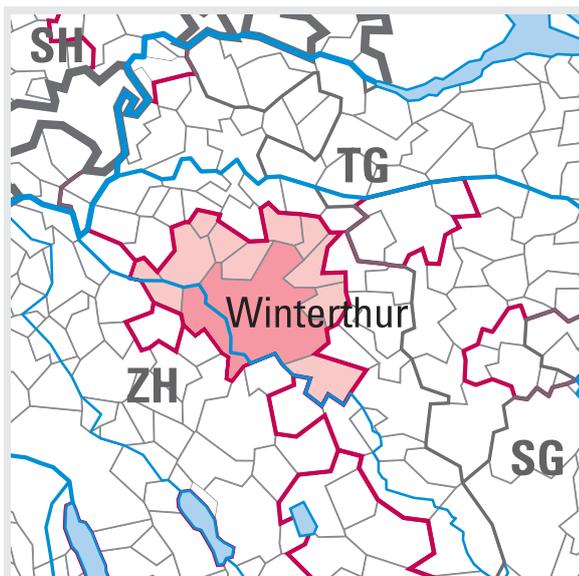
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	6.2 %	16.1 %
Bonne desserte (B)	7.5 %	8.7 %
Desserte médiocre (C)	30.1 %	31.8 %
Faible desserte (D)	41.5 %	30.8 %
Desserte marginale	14.8 %	12.6 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	73 755
Évolution population 2005-2014	10.6 %
Emplois 2013	37 150
Emplois pour 100 habitants	50.4
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	149
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.32
Répartition modale TIM 2010	64 %

73 755

Winterthur



Thèmes centraux 1^{re} génération

Contenu dans le projet d'agglomération «Zürich»

Thèmes centraux 2^e génération

- Promotion coordonnée des transports publics et de la mobilité douce
- Amélioration de l'intermodalité via la valorisation des environs de la gare
- Valorisation du réseau de pistes cyclables avec voies rapides et intégration des communes environnantes
- Les planifications directrices (centre-ville de Winterthur, Neuhegi-Grütze, gare d'Effretikon) encouragent le développement urbain vers l'intérieur

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	117	42 %
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	9	3 %
Plateforme multimodale	-	-	52	19 %
Mobilité douce	-	-	56	20 %
Gestion du trafic	-	-	5	2 %
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	36	13 %
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	-	-	274	

Taux de contribution de la Confédération

	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
	-	-	739	40 %

Desserte par niveau de qualité

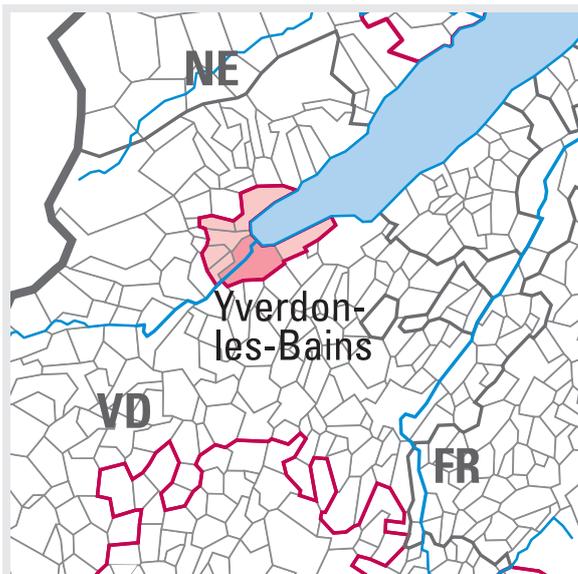
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	18.0 %	44.6 %
Bonne desserte (B)	33.7 %	28.5 %
Desserte médiocre (C)	23.5 %	13.4 %
Faible desserte (D)	16.5 %	7.9 %
Desserte marginale	8.3 %	5.6 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	148 619
Évolution population 2005-2014	14.7 %
Emplois 2013	77 967
Emplois pour 100 habitants	52.5
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	123
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.29
Répartition modale TIM 2010	50 %

148 619

Yverdon



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Amélioration conséquente du système de transport avec valorisation des espaces routiers
- Amélioration de la mobilité douce et de l'intermodalité

Thèmes centraux 2^e génération

- Vision d'ensemble et concept général d'urbanisation
- Développement des infrastructures de mobilité douce
- Réaménagement des espaces publics dans les centres secondaires
- Développement de l'intermodalité à la gare de Grandson avec places de stationnement pour vélo

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	6	20 %
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	-	-
Plateforme multimodale	2	4 %	9	30 %
Mobilité douce	7	14 %	16	50 %
Gestion du trafic	-	-	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	40	82 %	-	-
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	49		31	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
482	35 %	306	35 %

Desserte par niveau de qualité

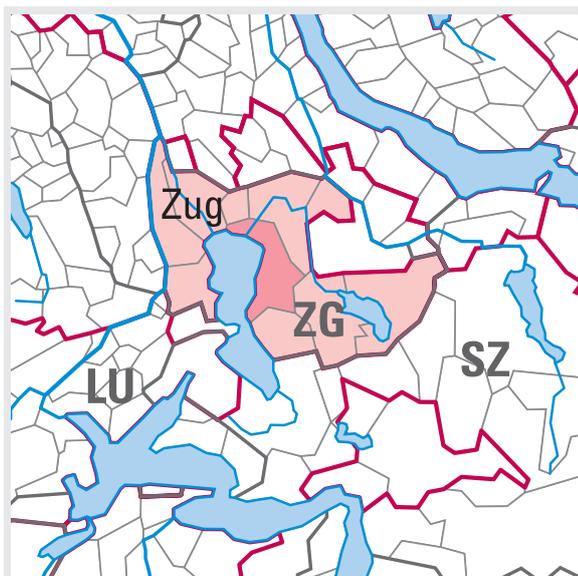
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	13.4 %	38.9 %
Bonne desserte (B)	25.8 %	17.0 %
Desserte médiocre (C)	37.9 %	26.0 %
Faible desserte (D)	16.9 %	15.1 %
Desserte marginale	6.0 %	3.0 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	35 756
Évolution population 2005-2014	18.6 %
Emplois 2013	21 054
Emplois pour 100 habitants	58.9
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	106
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.56
Répartition modale TIM 2010	63 %

35 756

Zug



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Gestion intégrale du système de transport (p. ex. système de stationnement)
- Construction de nouveaux arrêts du chemin de fer urbain
- Renforcement de la gestion de la mobilité

Thèmes centraux 2^e génération

- Amélioration de la répartition fine dans les transports publics
- Renforcement de l'intermodalité et de la mobilité douce
- Aménagement compatible avec l'urbanisation de l'espace routier en plusieurs endroits
- Définition de pôles de densification pour concentrer le développement urbain
- Concept d'aménagement et d'utilisation multifonctionnels du paysage

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	4	2 %
Tramway / route	-	-
Bus / route	57	36 %
Plateforme multimodale	-	-
Mobilité douce	5	3 %
Gestion du trafic	2	1 %
Valorisation / sécurité espace routier	-	-
Trafic individuel motorisé	90	57 %
TOTALE	158	

	En mio CHF	Pourcentage
	37	63 %
	-	-
	3	4 %
	-	-
	16	28 %
	3	4 %
	-	-
	-	-
	59	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
546	40 %

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
177	35 %

Desserte par niveau de qualité

	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	12.7 %	33.2 %
Bonne desserte (B)	31.9 %	33.0 %
Desserte médiocre (C)	35.6 %	22.8 %
Faible desserte (D)	13.3 %	8.3 %
Desserte marginale	6.4 %	2.7 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	115 709
Évolution population 2005-2014	13.3 %
Emplois 2013	103 655
Emplois pour 100 habitants	89.6
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	89
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.46
Répartition modale TIM 2010	67 %

115 709

Zürcher Oberland



Thèmes centraux 1^{re} génération

Aucun projet d'agglomération

Thèmes centraux 2^e génération

- Valorisation des gares de Wetzikon et d'Uster pour améliorer l'intermodalité
- Amélioration des réseaux de chemins dans le trafic cycliste en plus de la stratégie cantonale pour les pistes cyclables
- Nouveau concept de bus en réponse au 4^e complément partiel du RER de Zurich

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	-	-	13	15 %
Tramway / route	-	-	-	-
Bus / route	-	-	2	3 %
Plateforme multimodale	-	-	34	41 %
Mobilité douce	-	-	23	28 %
Gestion du trafic	-	-	-	-
Valorisation / sécurité espace routier	-	-	11	13 %
Trafic individuel motorisé	-	-	-	-
TOTALE	-	-	83	

Taux de contribution de la Confédération

	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution	Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
	-	-	306	35 %

Desserte par niveau de qualité

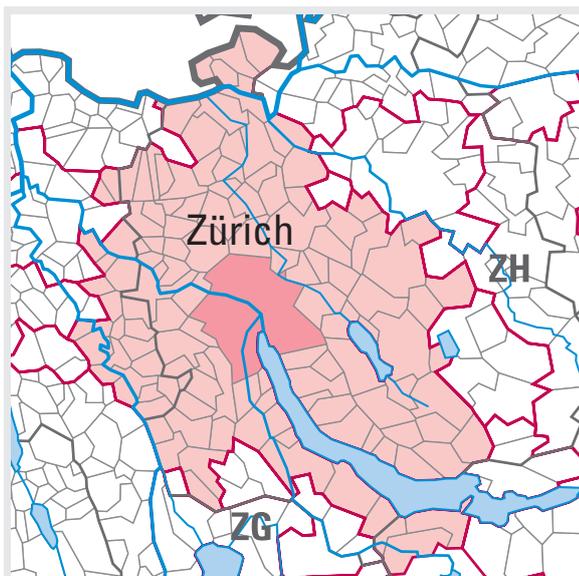
	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	5.9 %	11.1 %
Bonne desserte (B)	9.0 %	14.7 %
Desserte médiocre (C)	34.4 %	26.7 %
Faible desserte (D)	37.1 %	37.5 %
Desserte marginale	13.6 %	9.9 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	54 649
Évolution population 2005-2014	16.8 %
Emplois 2013	27 504
Emplois pour 100 habitants	50.3
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	148
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.42
Répartition modale TIM 2010	58 %

54 649

Zürich (Dans la 1^{re} g., Winterthur inclus / Dans la 2^e g.: un PA respectivement pour Glattal et Limmattal)



Thèmes centraux 1^{re} génération

- Multitude de mesures dans le domaine du RER, du tramway et du bus
- Gestion conséquente du trafic dans tous les espaces partiels
- Valorisation des espaces routiers et des centres des quartiers (p.ex. Forchstrasse, QUARZ)

Thèmes centraux 2^e génération

Ville de Zurich-Glattal

- Développement du réseau de tramway (liaison de tramway Hardbrücke et complément du réseau de tramway Altstetterstrasse)
- Valorisation systématique des plateformes multimodales et de leurs alentours, y compris connexion du RER à la desserte fine par les transports publics (Hardbrücke et Altstetten)
- Suppression des lacunes du réseau dans la mobilité douce et conception du «Fil Bleu» le long de la rivière Glatt

Limmattal

- Ligne de la vallée de la Limmat en tant que nouvelle épine dorsale des transports publics le long de l'axe de la vallée
- Consolidation du flux de trafic sur les axes principaux via la gestion du trafic et des mesures d'aménagement
- Réalisation de la priorité au bus et améliorations qualitatives dans la mobilité douce
- «Cité linéaire» comme idée directrice du développement urbain
- Amélioration de la qualité des espaces publics centraux

Coûts des mesures

	En mio CHF	Pourcentage
Chemins de fer	159	46 %
Tramway / route	-	-
Bus / route	-	-
Plateforme multimodale	23	7 %
Mobilité douce	43	13 %
Gestion du trafic	50	14 %
Valorisation / sécurité espace routier	71	21 %
Trafic individuel motorisé	-	-
TOTALE	347	

	En mio CHF	Pourcentage
	96	19 %
	285	57 %
	10	2 %
	-	-
	43	9 %
	12	2 %
	44	9 %
	12	2 %
	502	

Taux de contribution de la Confédération

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
87	35 %

Contribution fédérale par habitant en CHF	Taux de contribution
141	35 %

Desserte par niveau de qualité

	Habitants	Emplois
Très bonne desserte (A)	22.9 %	48.8 %
Bonne desserte (B)	24.7 %	22.0 %
Desserte médiocre (C)	26.0 %	14.9 %
Faible desserte (D)	20.7 %	10.8 %
Desserte marginale	5.7 %	3.5 %

Faits et chiffres importants

Habitants 2014	1 251 199
Évolution population 2005-2014	13.6 %
Emplois 2013	889 307
Emplois pour 100 habitants	71.1
Consommation de surfaces de zones à bâtir (en m ² par usager)	108
Personnes accidentées pour 1000 habitants, circulation routière	2.29
Répartition modale TIM 2010	58 %

1251199

