

Introduction aux fiches de mesures

Les mesures du PA3 lient les autorités communales avec la Confédération et avec le Canton lorsque celui-ci est impacté financièrement par une mesure (route cantonale, gare régionale, etc.).

A ce titre les mesures ne font pas strictement partie du Plan Directeur d'agglomération mais les **autorités cantonales ont demandé qu'elles soient intégrées au document** afin que de pouvoir se prononcer lors de l'examen final du dossier.

C'est pour répondre à cette demande que sont ajoutées en annexe du PDA révisé, les fiches de mesures du PA3, dans leur **version provisoire** (les communes n'ayant pas encore eu l'opportunité de les étudier dans leur ensemble).

La présente "introduction aux mesures" a pour but de guider le lecteur à travers sa lecture des fiches et surtout de l'aider dans la compréhension des intentions du Comité Mobul.

1 Rappel sur les moyens de la Confédération

(Extraits du document "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^{ème} génération", DETEC – ARE, 16.02.2015)

1.1 Le Fonds d'infrastructure

« 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 (ci-après : fonds d'infrastructure ou FI) constitue l'outil financier au moyen duquel la Confédération a cofinancé les infrastructures de transport dans les agglomérations dans le cadre des projets urgents et des projets d'agglomération de première et de deuxième générations. En vertu de l'arrêté du 16 septembre 2014 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015, il reste dans le fonds d'infrastructure un solde d'environ 230 millions de francs pour une troisième et une quatrième générations de projets d'agglomération. Ces moyens sont largement insuffisants pour une prise en compte de tous les besoins des agglomérations, malgré une priorisation rigoureuse par la Confédération. »

1.2 Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

« En février 2015, le Conseil fédéral a adopté le 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). Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sert à combler les lacunes structurelles et à assurer durablement le financement des routes nationales et des projets d'infrastructures de transport dans les agglomérations. Le FORTA devra être inscrit dans la Constitution fédérale et sera alimenté par des recettes existantes et nouvelles affectées obligatoirement. »

1.3 Le Fonds d'infrastructure ferroviaire (hors aggro)

« Depuis le 1^{er} janvier 2016, l'exploitation et l'entretien (« exploitation »), le renouvellement et la modernisation (« maintien de la qualité des infrastructures ») et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sont financés exclusivement par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le FIF prend également en charge les dettes du fonds FTP (avances cumulées à la fin de 2015). »

2 Rappel sur les mesures cofinçables

(Extraits du document "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^{ème} génération", DETEC – ARE, 16.02.2015)

2.1 Mesures du domaine urbanisation

« Les mesures du domaine de l'urbanisation ne sont pas cofinçables par le fonds d'infrastructure. Elles sont toutefois nécessaires pour atteindre un bon niveau d'efficacité du projet d'agglomération. »

2.2 Mesures du domaine des transports

« Les considérations qui suivent se fondent sur le message FORTA tel qu'il a été adopté par le Conseil fédéral en février 2015. Des modifications sont encore possibles. En règle générale, les dispositions du message FORTA sont déterminantes.

Les contributions de la Confédération aux projets d'agglomération ne sont allouées qu'à des mesures infrastructurelles.

Des contributions seront probablement allouées en faveur des investissements opérés dans des infrastructures routières et ferroviaires situées à l'intérieur des villes et des agglomérations, destinées à y améliorer les systèmes de transport et qui ne bénéficient pas déjà d'un cofinancement par des moyens fédéraux. Cela comprend en particulier les infrastructures suivantes :

- › travaux routiers servant à augmenter la sécurité et la capacité du TIM et à rendre les nuisances plus supportables;
- › mesures de gestion du trafic (systèmes de guidage et d'information);
- › routes de délestage ou de contournement, pour autant qu'il s'agisse de routes cantonales ou communales;
- › infrastructures des TP, en particulier tramways et bus, et mesures corrélatives en faveur d'autres moyens de transport, pour autant qu'elles servent à l'amélioration de l'ensemble du système de transports;
- › mesures en faveur de la mobilité douce si elles améliorent l'efficacité de l'ensemble des systèmes de transport, notamment des réseaux cohérents et sûrs d'itinéraires piétonniers;
- › mesures en faveur de la mobilité combinée et de l'intermodalité (plateformes intermodales);
- › mesures visant à séparer les types de trafic dans les villes et les agglomérations (séparation des trafics ferroviaire et routier, suppression de passages à niveau). »

2.3 Les mesures d'ordre supérieur

Les mesures d'ordre supérieur sont celles qui sont financées par un autre fond que celui d'infrastructure.

En effet, ARE précise dans ses Directives que « Les infrastructures des routes nationales sont intégralement financées par la Confédération et non par les projets d'agglomération. Les infrastructures ferroviaires sont par principe financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Des exceptions sont possibles pour les installations ferroviaires servant à la desserte fine (art. 49 LCdF), ce qui peut concerner, entre autres, les tramways, métros ou chemins de fer urbains. Des exceptions sont par ailleurs possibles pour des équipements de gare servant à relier les parties de la localité situées de part et d'autre des voies, ou servant à l'échange intermodal (P+R, B+R, etc.), (...) ».

Les mesures dites de rang supérieur pour Mobul sont, par analogie avec le PA1, des mesures pour lesquelles Mobul ne sollicite pas la Confédération via son Fonds d'infrastructure, mais qui ont un impact conséquent sur la mobilité dans l'agglomération.

2.4 Les mesures assumées entièrement par l'agglomération

« Dans certains cas, l'agglomération peut être amenée à réaliser des mesures qui pourraient être prises en compte dans l'efficacité du projet d'agglomération sans solliciter de subventionnement de la part de la Confédération. C'est notamment le cas de mesures de faible envergure, dont le coût est relativement modeste ou qui sont à la limite de l'imputabilité au fonds d'infrastructure. De telles mesures sont à mentionner dans le projet d'agglomération en tant que prestations assumées entièrement par l'agglomération. Lorsqu'une mesure est considérée comme une prestation assumée entièrement par l'agglomération, le rapport entre le volume du projet et les moyens financiers de la commune est pris en compte. »

3 Rubriques des fiches de mesures de transports

3.1 Les priorités

« Parmi les mesures proposées dans leur projet, les organismes responsables doivent établir une priorisation des mesures pour lesquelles ils demandent un cofinancement de la part de la Confédération. Celles-ci sont à répartir dans trois listes A, B et C. Pour les projets d'agglomération de troisième génération, les mesures de la liste A sollicitent une libération des moyens pour la période 2019 - 2022, les mesures de la liste B vraisemblablement pour la période 2023 - 2026 et les mesures de la liste C seulement plus tard. »

Les priorités sont proposées ici par les mandataires, dans l'état actuel de leur connaissance des projets communaux. Celles-ci sont amenées à évoluer si nécessaires pour tenir compte des planifications communales liées notamment à leurs plans d'investissements.

3.2 Les paquets de mesures

Les mesures ont été regroupées sous forme de paquets thématiques. Les thématiques étant liées à des modes de déplacement (ou gestion des déplacements pour les TIM), et les paquets sont soit hiérarchiques (cas du réseau de mobilités douces), soit géographiques (lignes de bus).

Le regroupement en paquet n'est pas obligatoire au sens des Directives, en revanche les mesures d'un même paquet devraient avoir le même horizon de réalisation. **C'est pourquoi des ajustements pourraient encore avoir lieu d'ici le dépôt auprès de la Confédération.**

3.3 Le chiffrage

On rappelle ici que, selon le document "*Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^{ème} génération*", DETEC – ARE, 16.02.2015, les coûts qui figurent dans les fiches de mesures du domaine des transports doivent, pour la version finale du PA3, posséder les caractéristiques suivantes :

- › Coûts "imputables" sont les coûts d'investissement
- › Les montants s'entendent toujours hors TVA
- › La précision minimale doit être **si possible** de l'ordre de +/- 30 %
- › Il est conseillé, du point de vue de la CH, d'avoir atteint le stade d'AVP au moment du dépôt du PA3. Les coûts peuvent donc être affinés à +/- 20%
- › Les mesures de priorité A impliquant un montant d'investissement supérieur à 100 millions de francs doivent montrer l'état des coûts au stade d'AVP.

Une première estimation des investissements liés aux mesures infrastructurelles a été faite afin d'accompagner l'examen final des Services de l'Etat. Il est nécessaire d'attirer l'attention sur les éléments suivants :

- › Le chiffrage porte sur les mesures qui concernent le Canton en tant que maître d'ouvrage.
- › Les autres mesures seront estimées courant octobre en collaboration étroite avec les communes.
- › Les montants sont des montants plafonds car ils sont calculés avec un taux de participation cantonal de 100%.
- › Une clé de répartition Canton / Communes sera proposée courant octobre pour les investissements communs.
- › Le projet de modification de l'accrochage de la H189 à l'autoroute étant en réflexion à l'OFROU et l'information venant des Services de l'Etat, il n'a pas été chiffré.
- › Nous attirons enfin l'attention sur le fait que les mandataires adapteront les estimations financières, les priorités des mesures et les répartitions en fonction des remarques de l'Etat. Rien n'est figé jusqu'au dépôt du PA3 à la Confédération.

Une fois toutes ces précautions prises, le montant maximal s'élève à 5 millions de CHF. La gare routière a été estimée à 18'600'000.- CHF.