

## **Annexe 2**

### **Procédure de consultation fédérale**

### **Dispositions pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA)**

### **Remarques spécifiques hors questionnaire**

#### **Chapitre 1.5 – Périmètre et droit aux contributions**

La Confédération laisse à l'organisme responsable la compétence de fixer un périmètre d'agglomération (périmètre de projet) distinct du périmètre statistique des VACo. Dans ce cas, l'organisme responsable doit fournir un certain nombre d'éléments explicatifs et justificatifs.

Dès lors que le périmètre de projet devient la référence, l'entier du processus d'élaboration et d'évaluation des PA devrait être décrit sur la base du périmètre de projet.

#### **Chapitre 1.6 – Contrôle des effets**

##### Valeurs cibles

Les indications relatives aux valeurs cibles sont formulées de façon contradictoire. En effet, dans la même page (9/81), il est dit d'une part que « les organismes responsables établissent les valeurs cibles pour cinq indicateurs MOCA (au plan quantitatif, pour chaque horizon temporel de la vision d'ensemble, en référence au périmètre VACo) », et d'autre part que « les organismes responsables sont libres de fixer ces valeurs cibles soit pour le périmètre VACo soit pour le périmètre d'étude ». En définitive, tant le processus de monitoring que l'évaluation du PA doivent porter sur le périmètre de projet défini par l'agglomération.

##### Limites liées aux indicateurs MOCA

Il convient de rappeler une nouvelle fois que des limites méthodologiques incitent à relativiser les résultats du monitoring effectué sur la base de certains indicateurs MOCA, en particulier la « répartition modale » et les « accidents ».

Pour ce qui est de la répartition modale, calculée sur la base de la distance parcourue quotidiennement par les habitants du périmètre considéré, elle donne une image déformée de la « réalité » du fait qu'une part non négligeable des flux entrant et sortant d'une agglomération concerne des personnes qui n'y habitent pas. Ainsi, dans le cas de l'agglomération Lausanne-Morges, les habitants représentent moins de 60% des déplacements (exprimés en km) en lien avec le périmètre VACo. Pour les autres agglomérations vaudoises, cette valeur est de l'ordre de 50 à 60%. Pour le Grand Genève, elle dépasse légèrement les 70%.

S'agissant de l'indicateur « Accidents », bien que la nouvelle prise en compte des emplois dans sa définition soit pertinente, l'opportunité de son maintien dans le système de contrôle des effets devrait être questionnée. En effet, sa mesure et son interprétation sont délicates pour plusieurs raisons, parmi lesquelles : le nombre réduit d'accidents et de victimes, qui favorise les fortes variations relatives d'une année à l'autre ; la sensibilité de l'indicateur à des facteurs externes au système de transport, par exemple d'ordre météorologique ; la difficulté de choix d'indicateurs adaptés. De même, certains facteurs ponctuels, d'ordre local (par exemple aménagement ou signalisation accidentogène), peuvent significativement influencer les statistiques d'accidents.

#### **Chapitre 2.2 – Modules du projet d'agglomération**

##### Cas où le projet d'agglomération saute une génération

Les dispositions précisent qu'« un organisme responsable peut également sauter une génération sans que cela ait d'incidence négative sur l'évaluation du projet de la génération suivante ». Il est également indiqué que « si l'on saute une génération, seulement la vision d'ensemble ne doit pas

*Annexe 2**Procédure de consultation fédérale : Dispositions pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) – Remarques spécifiques hors questionnaire*

être impérativement renouvelée. Pour tous les autres modules, il convient de procéder à une révision au bout de huit années ».

Les dispositions n'indiquent toutefois pas les devoirs de l'organisme responsable lorsqu'un projet n'est pas révisé. Elles devraient préciser que, dans ce cas, l'agglomération est dispensée de toute actualisation, cette obligation se reportant sur le prochain dépôt de PA actualisé. La Confédération étant informée dans le cadre de la planification financière, cette proposition vise à simplifier le processus administratif lié à la politique des agglomérations.

Rythme de mise à jour des modules

La figure 3 (p.13/81) indique que les stratégies sectorielles découlent des besoins d'action, alors que ces deux modules ne sont pas nécessairement soumis au même rythme de mise à jour (entre 4 et 8 ans pour les stratégies sectorielles, 4 ans pour les besoins d'action). Aussi, afin de lever cette incohérence, il est proposé, dans le schéma, d'invertir les modules « besoin d'action » et « stratégies sectorielles » afin que ces dernières découlent de la vision d'ensemble et que les besoins d'action découlent des stratégies sectorielles. Cela permettrait aux projets d'agglomération de garder la même stratégie d'une génération à l'autre tout en actualisant les besoins d'action à chaque génération.

**Chapitre 2.3 – Exigences formelles concernant la forme de présentation**

Telles que décrites, et suivant leurs modalités d'application, les exigences formelles peuvent entrer en contradiction avec l'allégement souhaité de la charge de travail (par exemple, la demande de rendre visibles les principaux changements par rapport aux générations précédentes). Il est indispensable que la structuration du PA par modules débouche sur une simplification de son élaboration. Les exigences de la Confédération doivent être adaptées à cet objectif et donner la possibilité d'intégrer à la génération actuelle certains modules non modifiés de la génération précédente.

**Chapitre 2.4 – Cohérence entre les générations**

Les principes selon lesquels chaque projet d'agglomération doit constituer un « *document lisible séparément* », « *chaque génération doit être entièrement contenue dans le document qui le concerne* » et « *on mettra systématiquement en évidence les modifications par rapport aux générations antérieures* » ne contribue pas à contenir l'inflation constante du volume des rapports.

Il y a d'ailleurs contradiction entre la volonté, d'une part, de disposer d'un document global pour chaque génération et, d'autre part, de faire systématiquement référence à des modifications par rapport aux générations précédentes.

**Chapitre 2.5.2 – Coordination avec les mesures des planifications nationales**

Les conditions posées aux agglomérations lorsqu'un PA contient des infrastructures nationales qui n'ont pas encore fait l'objet de décisions apparaissent excessives.

Bien que « *les organismes responsables [puissent] amener leurs propres réflexions concernant les mesures des planifications nationales et influencer ainsi ces mesures de manière indirecte* », il est demandé qu'ils assurent une coordination avec les offices fédéraux préalablement au dépôt du PA. Les DPTA précisent par ailleurs que « *la mention de nouvelles mesures des planifications nationales dans un projet d'agglomération n'est pas considérée comme une requête en ce sens adressée aux offices fédéraux compétents* ». Cette dernière exigence n'est pas acceptable.

Un projet d'agglomération constitue en effet le cadre adapté à l'analyse des besoins en infrastructures nationales nécessaires à une agglomération, et doit pouvoir alimenter les planifications fédérales en la matière. Il est donc légitime que les PA puissent identifier des besoins

*Annexe 2*

*Procédure de consultation fédérale : Dispositions pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) – Remarques spécifiques hors questionnaire*

---

en infrastructures de compétence fédérale à moyen et long termes, sans obligation systématique de coordination avec les offices fédéraux concernés avant le dépôt du PA. A ce titre, il importe que la mention de nouvelles mesures des planifications nationales dans un projet d'agglomération soit considérée comme une requête adressée aux offices fédéraux compétents, contrairement au contenu des DPTA.

Par ailleurs, la démonstration de la persistance de l'efficacité et de la faisabilité des mesures du PA « *même en l'absence des mesures des planifications nationales non définitives* » ne devrait être exigée que pour les mesures de la liste A.

### **Chapitre 2.7 – Les mesures du projet d'agglomération**

#### Prestations assumées entièrement par l'agglomération

La signification de la traduction française de la 2<sup>e</sup> phrase du paragraphe n'est pas identique à celle de la phrase originale en langue allemande. Proposition pour la version française :

- Les prestations assumées entièrement par l'agglomération évaluées positivement par la Confédération sont également intégrées à l'Accord sur les prestations.

#### Utilisation des nouvelles technologies et offres de mobilité

La signification de la traduction française de la 1<sup>e</sup> phrase du 2<sup>e</sup> paragraphe n'est pas identique à celle de la phrase originale en langue allemande. Proposition pour la version française :

- À court terme, c'est surtout la mobilité électrique qui peut jouer un rôle : dans le cadre du PTA, les infrastructures publiques pour les stations de recharge électrique, leurs travaux de réalisation ainsi que le marquage et la signalisation (zones vertes) qui lui sont liés peuvent par principe être cofinancés.

### **Chapitre 3.3.1 – Mesures d'infrastructure de transport**

L'expression « prête à être réalisée et financée » prête à confusion. En effet, dans le processus de mise en œuvre des PA, cette indication se réfère à une mesure disposant d'un permis de construire et dont le financement est garanti, c'est-à-dire à une mesure pouvant faire l'objet d'une convention de financement. Il y aurait lieu de libeller le 5<sup>e</sup> critère de la manière suivante : « horizon auquel la mesure est réalisable et finançable ».

S'agissant d'une mesure proposée dans un PA, ce degré de maturité n'est pratiquement jamais atteint au moment du dépôt du PA, et il importe plutôt de s'assurer que la mesure peut l'atteindre durant la période correspondant à la liste A/B dans laquelle elle est inscrite, comme cela est représenté dans la figure 7. Une information à ce propos est déjà donnée en détaillant l'état de la planification selon le tableau de la page 46/81 (3<sup>e</sup> étape). Ce dernier tableau et celui figurant à la page 48/81 présentent une certaine redondance.

### **Chapitre 3.3.2 – Mesures d'urbanisation**

Parmi les aspects vérifiés par la Confédération figure l'adoption des mesures d'urbanisation « de manière contraignante pour les autorités ». Dans les projets d'agglomération vaudois, les mesures d'urbanisation sont des plans d'affectation qui ne sont pas encore légalisés au moment du dépôt du projet d'agglomération. C'est lorsque des plans directeurs intercommunaux conformes à l'article 20 LATC seront établis dans les périmètres d'agglomération que les mesures auront un caractère contraignant.

### **Chapitre 3.4.4 – Evaluation de la mise en œuvre**

La position cantonale, détaillée dans l'annexe 1, demande de renoncer à prendre en compte l'état de la mise en œuvre dans le processus d'évaluation.

*Annexe 2*

*Procédure de consultation fédérale : Dispositions pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) – Remarques spécifiques hors questionnaire*

---

Si toutefois, l'évaluation de la mise en œuvre devait être maintenue telle que proposée, la classification des critères d'évaluation de la mise en œuvre en deux catégories « suffisant » et « insuffisant » serait difficilement objectivable et applicable. En l'état, la limite entre ces deux termes apparaît comme aléatoire et devrait être précisée dans les dispositions.

**Remarques de détail**

Mesures de transport

A l'instar du chapitre 2.5.3, les DPTA font référence à des « mesures de transport » et à des « mesures d'infrastructure de transport », sans que la différence entre ces deux notions ne soit explicitée. Le libellé du chapitre 2.5.3 associe les « mesures de transport » à des mesures non infrastructurelles, ce qui n'est pas le cas dans les autres chapitres des DPTA (ni dans l'ordonnance). Une définition claire de ces deux notions devrait figurer dans les DPTA.

Chapitre vs section

Les renvois aux chapitres et sous-chapitres utilisent indifféremment le terme « chapitre » et le terme « section ». Il conviendrait d'unifier cette terminologie.

Renvois au chapitre 3.4

A plusieurs reprises, le renvoi au chapitre 3.4 pourrait être précisé :

- Chapitre 2.7, Mesures phares difficiles à financer : dans le 2e paragraphe, la parenthèse devrait renvoyer au chapitre 3.4.2 et non 3.4 ;
- Chapitre 3.1, Vue d'ensemble et principes généraux : dans le descriptif de la 4e étape de la procédure d'examen (p.31/81), la parenthèse devrait renvoyer au chapitre 3.4.1 et non 3.4 ;
- Chapitre 3.2, Critères d'efficacité : dans le dernier paragraphe de la page 33/81, la parenthèse devrait renvoyer à la section (ou au chapitre...) 3.4.1 et non 3.4.