

PROGRAMME EN FAVEUR DU TRAFIC D'AGGLOMÉRATION (PTA)

Transport et urbanisation dans les agglomérations : planifier l'avenir avec clairvoyance

Gros plan sur l'un des instruments à succès de la politique suisse en matière de transports



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

IMPRESSUM

ÉDITEUR ET DONNEUR D'ORDRE

Office fédéral du développement
territorial (ARE)

RÉDACTION ET MISE EN PAGE

Ecoplan SA, Berne
Polyconsult SA, Berne

PHOTOS

Première et quatrième de couverture :

Getty Images

Portraits pages intérieures :

Adrian Moser, Bienne

Vue aérienne de Thoune :

Peter Burri, vistaplus

Place de la Gare de La Chaux-de-Fonds :

Aline Henchoz, Ville de La Chaux-de-Fonds

PRODUCTION

Rudolf Menzi, Communication, ARE

OÙ SE PROCURER CE DOCUMENT ?

Diffusion :

OFCL, Publications fédérales, 3003 Berne

Numéro d'article 812.109.f

www.publicationsfederales.admin.ch

Télécharger la version numérique :

www.are.admin.ch

Version originale en allemand ;

également disponible en italien

Imprimé sur FSC-Mix

1.2018



«La Confédération soutient les agglomérations qui coordonnent de façon convaincante l'urbanisation et les transports dans leurs projets et qui privilégient ainsi le développement urbain à l'intérieur du milieu bâti.»

Chers lecteurs, chères lectrices,

En février 2017, le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a été accepté par la double majorité du peuple et des cantons. En plus du financement des routes nationales, le FORTA garantit le développement ciblé des infrastructures de transport dans les agglomérations : chaque année, 9 à 12% des ressources du fonds seront alloués aux projets d'agglomérations.

Ces projets ne sont pas uniquement des outils de financement, ils ont aussi fait leurs preuves en tant qu'instruments de planification et de coopération. La Confédération soutient les agglomérations qui, dans leurs projets, coordonnent l'urbanisation et les transports et privilégient ainsi le développement urbain à l'intérieur du milieu bâti afin de réduire la consommation de terrains. Les agglomérations sont par ailleurs invitées à élaborer des solutions qui embrassent tous les modes de transport.

La présente brochure vise à expliquer de manière claire le fonctionnement des projets d'agglomération et du programme en faveur du trafic d'agglomération et à démontrer, exemples à l'appui, qu'une planification habile des transports et de l'urbanisation est dans l'intérêt des entreprises et de la population. Les fonds fédéraux sont répartis en mettant en concurrence les agglomérations et les villes et en tenant compte de l'efficacité des mesures envisagées. A ce titre, le programme en faveur du trafic d'agglomération peut servir de modèle pour d'autres politiques.

Je recommande donc la lecture des pages qui suivent non seulement aux spécialistes, mais aussi aux représentants politiques, aux associations et au grand public. Je ne doute pas que vous la jugerez instructive.

Maria Lezzi

Directrice de l'Office fédéral du développement territorial (ARE)

A man with short dark hair and a beard, wearing a dark quilted jacket with brown accents on the shoulders and a dark shirt underneath, stands outdoors. The background shows a blurred landscape with mountains under a blue sky with light clouds. The man is looking slightly to the right of the camera with a neutral expression.

“

Dès que le contournement a été mis en service, la Schwäbisstrasse s'est sensiblement apaisée.

Il y a aussi moins de voitures dans le quartier. Il règne un air de vacances, comme quand tout le monde est parti en voyage.

**René Wüthrich, un habitant de la Schwäbisstrasse à Steffisburg
Contournement Thoun Nord**

”

Programme en faveur du trafic d'agglomération – de quoi s'agit-il ?

Dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA), la Confédération participe financièrement aux projets des villes et des agglomérations en matière de transports. Elle octroie des contributions fédérales à celles qui coordonnent efficacement le développement des transports et l'urbanisation dans leurs projets d'agglomération.

ACCORDER DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ET URBANISATION

Les systèmes de transport et le développement urbain sont étroitement liés : les nouvelles offres de transport dopent la croissance urbaine et, inversement, le développement urbain génère un surcroît de trafic et donc une sollicitation accrue des infrastructures. Via le PTA, la Confédération incite à une planification cohérente des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations et promeut ainsi, par-delà les limites communales, cantonales et nationales, un développement urbain à l'intérieur du milieu bâti et une extension de l'offre de transports là où le besoin s'en fait vraiment sentir.

L'INTÉRÊT DU PTA

C'est dans les agglomérations, où se concentrent déjà les embouteillages et où le taux d'utilisation des transports publics est au plus haut, que se manifestera la majeure partie de la croissance future en termes de population et d'emplois. Le trafic est donc voué à augmenter, avec à la clé des trains, des trams, des bus saturés, des axes routiers toujours plus engorgés ou des piétons et des cyclistes à l'étroit. Pour y faire face, il faut investir de manière ciblée dans les infrastructures de transport des agglomérations et, parallèlement, donner la priorité à un développement urbain à l'intérieur du milieu bâti, occasionnant un surcroît de trafic aussi réduit que possible. C'est là qu'intervient le PTA : il a un rôle déterminant à jouer pour préserver le bon fonctionnement du réseau de transport dans les espaces urbains.

UN INSTRUMENT DE PLANIFICATION SOLIDE ET PÉRENNE

Le PTA permet aux villes et aux agglomérations de relever les grands défis posés par la croissance du trafic et de l'urbanisation. Grâce à un cadre de planification clair et aux cofinancements du PTA, les projets réalisés sont ceux qui déploient les meilleurs effets sur le long terme. Plus de 80 % des agglomérations ont pu, avec le soutien du PTA, augmenter l'efficacité de leurs réseaux de transport ces dix dernières années. Le PTA a donc largement fait ses preuves comme un des instruments à succès de la politique suisse des transports. Son financement sur le long terme a été assuré par le « oui » du peuple et des cantons à la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération lors de la votation de février 2017.

Programme en faveur du trafic d'agglomération

Par l'intermédiaire du PTA, la Confédération cofinance des projets d'agglomération présentant de bons gages d'efficacité. Le montant de la contribution fédérale dépend de la qualité de coordination entre projets de transports et d'urbanisation.

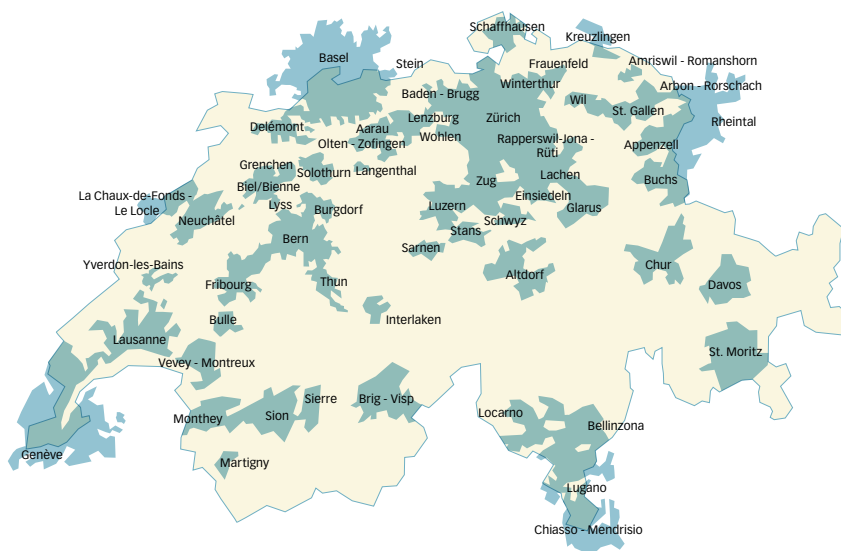
Projets d'agglomération

En concevant leurs projets d'agglomération, les cantons, les villes et les communes élaborent ensemble des solutions pour le développement futur des transports et de l'urbanisation dans leur agglomération.

Les agglomérations, moteurs économiques de la Suisse

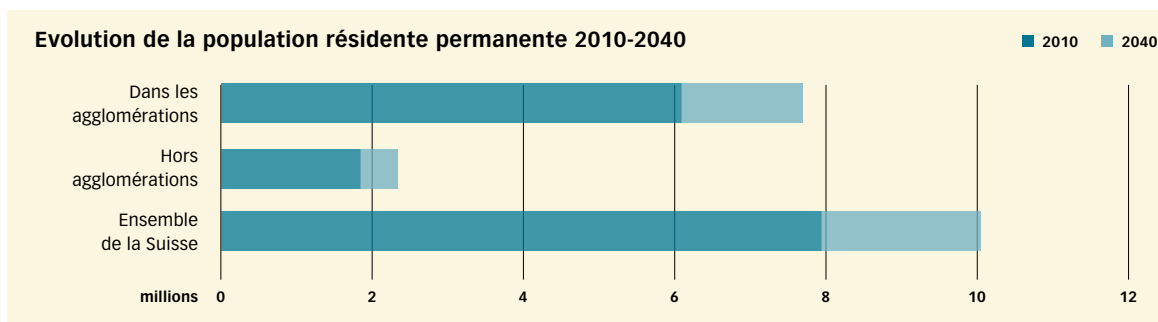
En Suisse, trois quarts des habitants vivent et quatre cinquièmes des actifs travaillent dans une agglomération. Environ 84 % de la performance économique helvétique est issue des agglomérations. Ces chiffres sont sans appel : les agglomérations revêtent une importance capitale pour la compétitivité de notre pays.

La croissance de la population et des emplois va rester plus marquée dans les agglomérations qu'ailleurs. Si cette concentration territoriale est souhaitable dans le sens où elle réduit l'augmentation du trafic à l'échelle du pays, elle place les agglomérations face à des défis de taille.

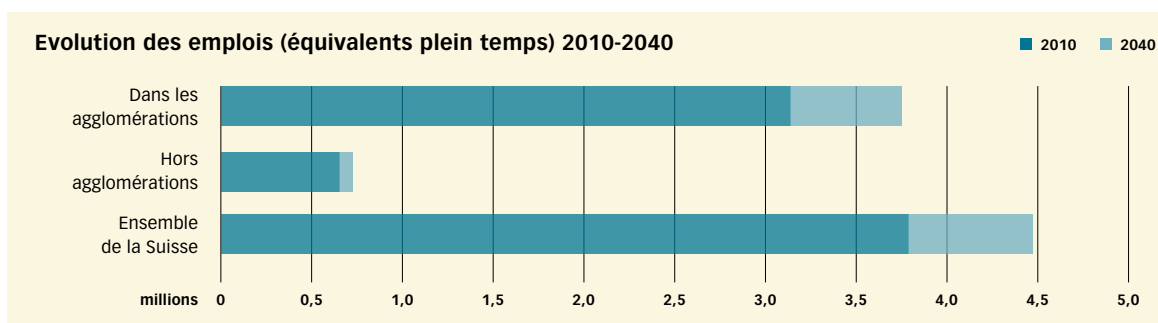


■ Agglomérations en Suisse

Etat : novembre 2017 | Sources : INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-OFS, swisstopo



ARE (2016) : Perspectives pour le trafic voyageurs et le transport de marchandises en Suisse d'ici à 2040 – rapport technique (uniquement en allemand). Berne.



ARE (2016) : Evolution territoriale des emplois – développement et scénarios 2040 (uniquement en allemand). Sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial, Berne.

Le PTA – des atouts convaincants

1 Coordination des transports et de l'urbanisation

Le PTA va dans le sens d'un développement coordonné des transports et de l'urbanisation. Les investissements dans les infrastructures de transport ne sont cofinancés que s'ils visent une canalisation du trafic et un développement urbain à l'intérieur du milieu bâti.

2 Utilisation effi- cace des moyens de transport

Le PTA défend des solutions intégrant tous les modes de transport et ouvertes aux innovations techniques. Pour que les transports restent performants, un équilibre est à trouver entre mesures pour les transports publics et individuels, sur fond de faible consommation de surfaces.

3 Promotion du développement à l'intérieur du milieu bâti

Le PTA encourage une urbanisation à la fois qualitative et économe en surfaces. Les pôles de développement pour l'habitat et les zones d'activité sont propices à une urbanisation concentrée et à une utilisation mesurée du sol.

4 Financement de solutions de transport

Le PTA permet à la Confédération de continuer à contribuer à d'importants projets de transport dans les agglomérations que les cantons et les communes peinent à financer seuls. Cantons et communes sont en outre incités à s'entendre autour d'une solution de financement commune.

5 Renforcement de la qualité du bâti et des paysages

Le PTA améliore la qualité des espaces publics dans les zones urbaines. Il favorise l'émergence de cadres de vie agréables et de structures d'habitat favorisant les courtes distances. Les espaces paysagers attenants sont également valorisés.

6 Collaboration par-delà les limites adminis- tratives

Le PTA pousse les cantons, les villes et les communes, voire des territoires étrangers limitrophes, à une collaboration efficace et fiable. Il s'agit là d'un vecteur d'identification à l'agglomération et de compréhension mutuelle, ce qui crée un terrain propice à des solutions efficaces et rassembleuses.

Financement et déroulement

PLANIFICATION PAR ÉTAPES ET MISE EN ŒUVRE PAR GÉNÉRATIONS

Fin 2006 déjà, la Confédération a cofinancé des projets de transports particulièrement urgents dans les agglomérations à l'aide du PTA. Depuis 2007, les agglomérations déposent tous les quatre ans des projets d'agglomération qui sont examinés et, le cas échéant, cofinancés. Les projets de première et deuxième générations sont déjà en phase de mise en œuvre, tandis que ceux de troisième génération commenceront à être réalisés en 2019.

QUI FINANCE LES PROJETS D'AGGLOMÉRATION ?

Les contributions fédérales sont fixées en fonction de l'effet global de chaque projet d'agglomération. Les plus efficaces et les plus prêts à être réalisés se voient accorder une contribution fédérale représentant 30 à 50 % des coûts de projet. La Confédération fournit ainsi un financement de départ, mais ce sont les cantons, villes et communes compétents pour la mise en œuvre qui apportent la majeure partie des fonds.

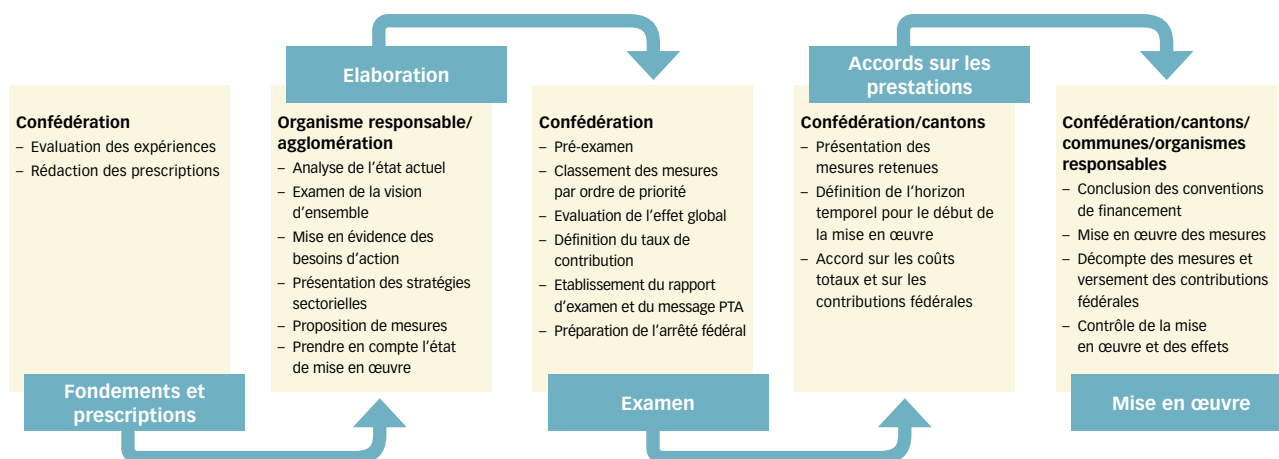
COMMENT LES FONDS FÉDÉRAUX SONT-ILS RÉPARTIS ?

La Confédération passe à la loupe les projets d'agglomération et classe par ordre de priorité les mesures prévues, sur la base de leur contribution à la résolution des principaux problèmes de transports et des meilleurs rapports coût-utilité. La Confédération réserve ainsi ses contributions aux projets les plus efficaces.

QUELLES SERONT LES RESSOURCES FÉDÉRALES DISPONIBLES À L'AVENIR ?

Depuis le 1^{er} janvier 2018, le PTA est régi par la loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération. Chaque année, 9 à 12 % des ressources du fonds sont disponibles pour les projets d'agglomération.

Le PTA – un cycle quadriennal

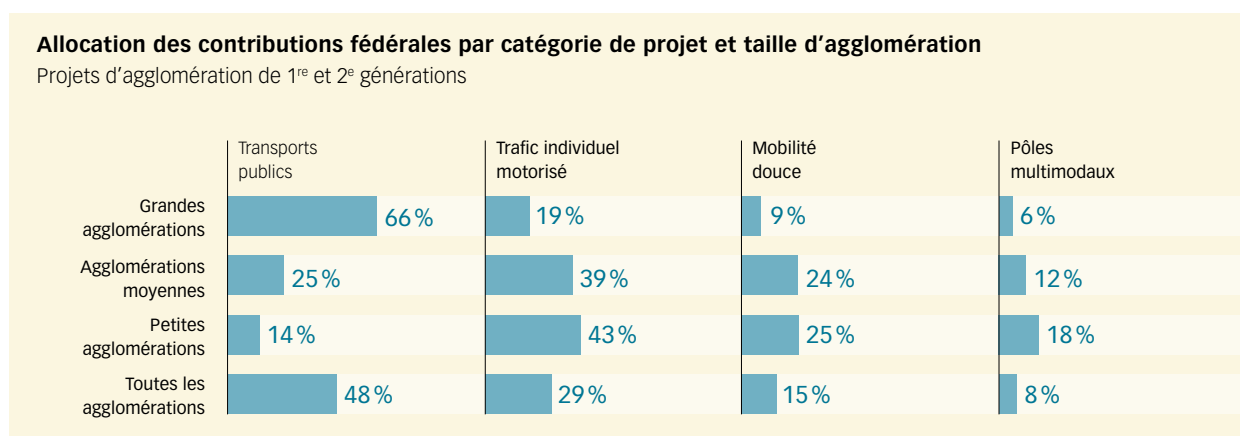


Les projets d'agglomération sont soumis à la Confédération tous les quatre ans. La troisième génération de projets d'agglomération a été déposée pour examen en 2016, et les fonds correspondants seront en principe libérés par le Parlement en 2019.

Faits et chiffres

Au titre des deux premières générations de projets d'agglomération, la Confédération s'est engagée à verser des contributions à hauteur de trois milliards de francs en faveur d'agglomérations de toutes tailles et réparties dans toutes les régions du pays.

Dans les grandes agglomérations, la majeure partie des fonds fédéraux est injectée dans les transports publics alors que, dans les petites et moyennes, c'est l'organisation efficace du trafic routier qui absorbe l'essentiel des fonds. En tout, 15% des fonds fédéraux sont jusqu'ici allés à l'amélioration des itinéraires piétons et vélos. Des ressources ont aussi été allouées à la création de pôles multimodaux, qui facilitent l'utilisation combinée de tous les modes de transport.



Source : ARE

82 %

des agglomérations ont mis en œuvre des projets dédiés aux transports avec le soutien financier de la Confédération ces dix dernières années.

**Environ
500 CHF**

somme moyenne par habitant vivant en agglomération accordée jusqu'ici par la Confédération dans le cadre du PTA.

90 %

des embouteillages sont enregistrés dans les agglomérations.

EXEMPLE DE PROJET

DÉSENGORGER ET CANALISER

Contournement Thoune Nord

COURTE DESCRIPTION

La Bernstrasse et le centre-ville de Thoune étaient depuis des années asphyxiés par les embouteillages. Pour les désengorger, le contournement de Thoune Nord a été construit avec, comme pièce maîtresse, un pont enjambant l'Aare (Alpenbrücke). La nouvelle liaison routière décharge le centre-ville et plusieurs grandes artères. Par la même occasion, des tronçons routiers existants ont été réaménagés et des améliorations ont été réalisées pour les piétons, les cyclistes et les transports publics. Le contournement permet en outre une meilleure desserte du pôle de développement de Thoune Nord et apporte ainsi une contribution non négligeable au développement à l'intérieur du milieu bâti.

OBJECTIFS DU PROJET

- **Délester le centre-ville du trafic de transit**
- **Désengorger la Bernstrasse**
- **Faciliter la circulation des bus et accorder plus d'espace à la mobilité douce**
- **Desservir le pôle de développement de Thoune Nord**

MISURE

- 1 **Nouvelle liaison Stockhornstrasse**
- 2 **Nouveau pont sur l'Aare**
- 3 **Nouveau giratoire Glättimühli**
- 4 **Jonction bretelle d'autoroute-Bernstrasse**
- 5 **Borne limitant l'accès de la Mittelstrasse aux ayants-droit**
- 6 **Raccordement du pôle de développement de Thoune Nord à l'Allmendstrasse**



© Peter Burri, vistaplus

TYPE DE MESURES

Trafic individuel motorisé /
urbanisation

MISE EN SERVICE

2017

CONTRIBUTION FÉDÉRALE

35 mio CHF
(prix de 2005, hors TVA)

PROJET D'AGGLOMÉRATION

Thoune, 1^{re} génération

INFORMATIONS

www.bypassthunnord.ch



“

Grâce au nouveau contournement Nord, nos clients, nos collaborateurs et nos fournisseurs bénéficient d'accès plus directs qui leur font gagner un temps précieux, que ce soit de ou vers Berne ou Interlaken.

**Thomas Aeschlimann, directeur de Bürki Electric AG, Steffisburg
Contournement Thoune Nord**

”

EXEMPLE DE PROJET

SECTION DE TRAM

Cornavin-Georges-Favon

COURTE DESCRIPTION

L'ouest de Genève est désormais directement relié au centre-ville, ce qui a sensiblement renforcé son attrait. La nouvelle section de tram Cornavin-Georges-Favon s'est traduite par une seconde traversée du Rhône par les transports publics. Cette section est venue prolonger la ligne 14 (Meyrin-Gravière-Cornavin-Onex-Bernex), qui irrigue le cœur de l'agglomération genevoise. La nouvelle ligne de tram permet de rallier le centre-ville en 21 minutes à peine depuis Bernex, ce qui est de nature à stimuler la mue de Bernex en un centre régional.

OBJECTIFS DU PROJET

- **Améliorer la desserte de l'ouest de l'agglomération genevoise par les transports publics**
- **Stimuler le développement de l'ouest de Genève**
- **Délester les axes routiers grâce à l'alternative TP et améliorer la qualité de l'air**
- **Créer plus d'espace pour la mobilité douce**

TYPE DE MESURES

Tram

MISE EN SERVICE

2011

CONTRIBUTION FÉDÉRALE

31,93 mio CHF
(prix de 2005, hors TVA)

PROJET D'AGGLOMÉRATION

Franco-valdo-genevois,
1^{re} génération

INFORMATIONS

www.grand-geneve.org

<https://architectes.ch/fr/architectes/carouge/atelier-d-architecture-brodbeck-roulet-sa/tramway-cornavin-onex-bernex>



“

La réalisation du tramway Cornavin-Onex-Bernex a permis une restructuration profonde de l'offre de transport public de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Cofinancé par la Confédération au titre du projet d'agglomération, ce nouvel axe de tram a ainsi permis la requalification d'une des pénétrantes de l'agglomération avec l'insertion d'un site propre pour le tram et d'aménagements cyclables. C'est également un facteur de requalification urbaine pour les villages d'Onex, de Lancy et de Bernex. Cette ligne sera prochainement prolongée jusqu'à Bernex-Vailly pour accompagner la réalisation d'un grand projet de développement de quelque 2800 nouveaux logements et 2600 emplois.

Matthieu Baradel, chef genevois du projet d'agglomération Grand Genève, ligne de tram Cornavin-Onex-Bernex

”

EXEMPLE DE PROJET

PÔLE MULTIMODAL

Gare de Stabio

COURTE DESCRIPTION

Depuis la remise en service de la liaison ferroviaire Stabio-Mendrisio en 2014, la gare de Stabio, intégralement transformée, s'est vu attribuer l'important rôle de pôle multimodal pour la région. En son sein, il est à présent possible de passer en toute simplicité d'un mode de transport à un autre. La transformation de la gare en pôle multimodal a permis de créer de l'espace pour un Park+Ride et un Bike+Ride, une gare routière pour les bus régionaux et de meilleurs accès pour la mobilité douce. Grâce à ces travaux, l'alternative train a considérablement gagné en attractivité. Ce réaménagement, allié à la ligne ferroviaire Mendrisio-Varese(-Malpensa), laisse présager un désengorgement substantiel des axes routiers et, partant de là, une amélioration de la qualité de l'air.

OBJECTIFS DU PROJET

- **Améliorer les accès à la gare de Stabio pour les utilisateurs de tous les modes de transport**
- **En lien avec la ligne ferroviaire transfrontalière Mendrisio-Varese (-Malpensa), réduire de manière importante le trafic pendulaire sur la route**

TYPE DE MESURES

Pôle multimodal

MISE EN SERVICE

2014

CONTRIBUTION FÉDÉRALE

640 000 CHF
(prix de 2005, hors TVA)

PROJET D'AGGLOMÉRATION

Mendrisiotto, 1^{re} génération

INFORMATIONS

www.stabio.ch/il-comune/nuova-linea-ferroviaria.html

“

Grâce à la nouvelle gare de Stabio, je mets beaucoup moins de temps pour me rendre à mon travail.

Je passe le trajet à discuter et à plaisanter avec des amis et des collègues. Les infrastructures performantes sont l'un des vecteurs de croissance de notre pays, et elles contribuent à une saine cohésion sociale.

Cihan Aydemir, pendulaire vivant à Stabio
Pôle multimodal, gare de Stabio

”



EXEMPLE DE PROJET

AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA GARE

La Chaux-de-Fonds

COURTE DESCRIPTION

Auparavant, la place de la Gare de La Chaux-de-Fonds était en proie à l'anarchie. Il était difficile de distinguer les espaces réservés aux piétons, aux transports publics ou aux voitures. Le réaménagement de la place y a mis bon ordre : la zone piétonne se trouve au centre, les arrêts de bus sont situés à gauche, un parking à durée limitée a été implanté à droite et deux vastes zones de détente ont été créées.

OBJECTIFS DU PROJET

- **Renforcer la sécurité des différents groupes d'usagers par une distribution claire de l'espace**
- **Valoriser la place de la Gare et en faire un endroit accueillant**
- **Faire de la place de la Gare une porte d'entrée digne de la troisième plus grande ville de Suisse romande**



TYPE DE MESURES

TP place de la Gare /
urbanisation

MISE EN SERVICE

2015

CONTRIBUTION FÉDÉRALE

1,89 mio CHF
(prix de 2005, hors TVA)

PROJET D'AGGLOMÉRATION

Réseau urbain neuchâtelois,
1^{re} génération

INFORMATIONS

[www.chaux-de-fonds.ch/
grands-projets/place-de-la-gare](http://www.chaux-de-fonds.ch/grands-projets/place-de-la-gare)



“

J'avais une grande appréhension au début des travaux concernant le résultat esthétique qu'allait rendre ce projet. En effet, il a été nécessaire de raser un parc doté de magnifiques arbres pour pouvoir construire la voie des bus.

Le résultat a finalement été assez bluffant. Non seulement cette place possède désormais une apparence moderne et épurée, mais elle se vit aussi très bien. Séparer en trois zones distinctes les trois voies de circulation, à savoir les piétons, les bus et les voitures, apporte une grande fluidité dans les déplacements. C'est tout le contraire de l'ancien modèle qui mêlait tout et rendait l'endroit chaotique, donc peu propice pour susciter l'intérêt de s'y arrêter.

Arnaud Santschi, étudiant
Aménagement de la place de la Gare, La Chaux-de-Fonds

”

EXEMPLE DE PROJET

VALORISATION RÉUSSIE DES ITINÉRAIRES VÉLOS ET PIÉTONS

Promenade de Rorschach

DESCRIPTION SUCCINCTE

L'agglomération Saint-Gall - lac de Constance ne ménage pas ses efforts pour faciliter la vie des piétons et des cyclistes. Elle cherche notamment à identifier les portions des liaisons de transport susceptibles d'être dangereuses ou de manquer d'attrait, puis à éliminer ces points faibles par des mesures globales. A cet effet, elle a déjà achevé l'élargissement et la valorisation de la promenade de Rorschach, au bord du lac.

OBJECTIFS DU PROJET

- **Renforcer la sécurité de la mobilité douce**
- **Améliorer la qualité du système dédié à la mobilité douce**
- **Faciliter l'accès aux fonctions centrales**
- **Améliorer la qualité des espaces publics**

TYPE DE MESURES

Mobilité douce

MISE EN SERVICE

En continu, mise en œuvre échelonnée des mesures partielles «Valorisation directe et sûre des axes cyclables»

CONTRIBUTION FÉDÉRALE

1,9 mio CHF
(prix de 2005, hors TVA)

PROJET D'AGGLOMÉRATION

Saint-Gall-Arbon-Rorschach,
2^e génération

INFORMATIONS

www.clemo.ch



Nous adorons circuler ici à vélo maintenant. Avant, la piste cyclable était étroite, couverte de graviers et peu pratique pour les enfants.

Ils passaient donc souvent sur le trottoir, ce qui générait des conflits avec les piétons. Aujourd'hui, les itinéraires piétons et vélos sont clairement séparés, et les pistes cyclables ont été goudronnées et élargies. Les enfants peuvent donc croiser en toute sécurité les cyclistes arrivant en face.

Sandra Ulrich et ses trois filles (12, 10 et 8 ans)
Valorisation des itinéraires piétons et vélos dans l'agglomération
Saint-Gall - lac de Constance



EXEMPLE DE PROJET

UNE ORGANISATION FORTE

Verein Agglo Basel

COURTE DESCRIPTION

Les quatre cantons de BS, BL, AG et SO, ainsi que le sud de l'Alsace en France et le sud de la Bade en Allemagne, ont réussi, en fondant ensemble le Verein Agglo Basel, à institutionnaliser des structures de collaboration efficaces et basées sur le partenariat. L'agglomération de Bâle poursuit des stratégies et des mesures transfrontalières dans les secteurs des transports, de l'urbanisation et des paysages. Son réseau de tram a ainsi été planifié et étendu par-delà les frontières. Le prolongement de la ligne de tram 3 de Bâle jusqu'à Saint-Louis, en France, constitue un projet-phare à cet égard.

OBJECTIFS DU PROJET

- **Créer un organisme responsable trinational (CH, DE, FR)**
- **Harmoniser et continuer à développer le système global de transport au niveau international et intercantonal**
- **Elaborer des plans communs à l'échelle internationale et intercantonale pour le développement urbain**

TYPE DE MESURES

Collaboration institutionnalisée et transfrontalière

RÉALISATION

Constitution du Verein Agglo Basel en 2014

PROJET D'AGGLOMÉRATION

Bâle, 2^e génération

LIENS

www.agglobasel.org

www.tram3.info

“

Bâle et Saint-Louis, deux villes amies qui renforcent leurs liens avec l'arrivée du tram 3.

Jean-Marie Zoellé, maire de Saint-Louis, France
Collaboration transfrontalière Verein Agglo Basel

”



Le PTA, des effets sur le long terme

Le PTA va continuer à contribuer au bon fonctionnement des transports dans les agglomérations. Ses effets feront l'objet d'évaluations régulières dans le but de garantir et d'optimiser l'efficacité des fonds fédéraux engagés.

ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

La mobilité est appelée à connaître une évolution dynamique. Ainsi, dans les agglomérations, des phénomènes comme le partage de véhicules vont prendre de l'ampleur et de nouvelles applications mobiles promettent de faciliter l'utilisation combinée de moyens de transports individuels et publics. Le PTA est un instrument axé sur le long terme, dont les priorités s'adaptent de manière ciblée aux besoins changeants en matière de mobilité.

PROMOUVOIR LES PROJETS D'AGGLOMÉRATION ARRIVÉS À MATURITÉ

Les projets bénéficiant d'un soutien financier dans le cadre du PTA doivent présenter un degré élevé de maturité. La Confédération continuera donc à réserver les contributions fédérales aux projets qui sont prêts à être mis en œuvre.

UNE GAMME DE PROJETS ÉLARGIE DU FAIT DE LA NUMÉRISATION

Outre les projets d'infrastructures de transport qui ont été soutenus jusqu'ici par le PTA, les solutions logicielles visant à rationaliser l'utilisation des infrastructures vont prendre une importance croissante à l'avenir. Il s'agit dès lors d'examiner si le PTA doit à l'avenir soutenir davantage les projets portant sur la gestion des déplacements, le conseil et l'information, et si oui comment.

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

www.agglomerationsverkehr.ch
<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/transports/zukunft-mobilitaet-schweiz.html>



“

La nouvelle place de la Gare est propre, spacieuse et sûre.

Les travaux, qui ont duré un an et demi, ont mis notre patience à rude épreuve, mais le jeu en valait la chandelle. Avant, nous avions huit petites tables, disposées sur le trottoir. La transformation de la place nous a permis d'agrandir notre restaurant en créant une terrasse ensoleillée qui fait le bonheur des familles, des jeunes et moins jeunes.

**Joanna et Mehmet Ali Oktay, gérants du restaurant Dolce Vita
Aménagement de la place de la Gare, La Chaux-de-Fonds**

”

www.aren.admin.ch

