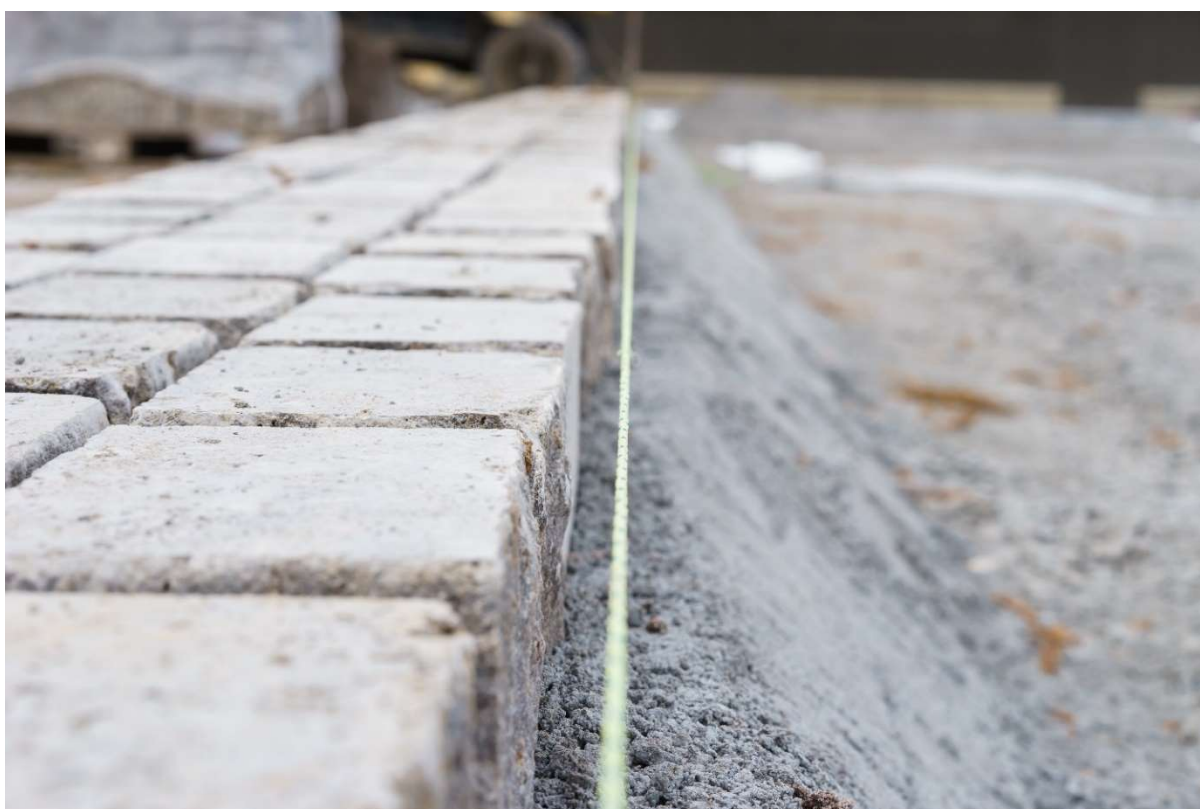




# Mémento pour la remise de mesures dans le cadre du projet d'agglomération de Bâle de 4<sup>e</sup> génération

Version 2 (état au 11 décembre 2019)



## Geschäftsstelle Agglo Basel

Emma Herwegh-Platz 2a

CH- 4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50

Fax: +41 61 921 12 46

[info@agglobasel.org](mailto:info@agglobasel.org)

[www.aggloprogramm.org](http://www.aggloprogramm.org)



## Sommaire

Glossaire .....	3
1. Objet du présent mémento .....	4
2. Mesures du projet d'agglomération .....	4
2.1. Conditions préalables au cofinancement .....	4
2.1.1. Communes et villes ayant droit à des contributions .....	4
2.1.2. Frais imputables .....	4
2.2. Répartition des mesures .....	5
3. Mesures non infrastructurelles .....	6
3.1. Catégories de mesures .....	6
3.2. Remise des mesures non infrastructurelles .....	6
4. Mesures infrastructurelles.....	7
4.1. Mesures individuelles.....	7
4.1.1. Catégories de mesures .....	7
4.1.2. Description des mesures .....	7
4.1.3. Critères d'efficacité.....	7
4.1.4. Avancement de la planification .....	8
4.1.5. Stade « prêt à être réalisé et financement garanti » .....	9
4.2. Mesures bénéficiant d'un cofinancement forfaitaire .....	9
4.2.1. Catégories de mesures .....	9
4.2.2. Unités de réalisation.....	9
4.2.3. Conception.....	10
4.2.4. Etat de la planification.....	10
5. Calendrier .....	11
5.1. Période de remise .....	11
5.2. Chronologie d'ensemble .....	11
6. Documents requis.....	11
7. Contacts .....	12
Annexes .....	12



## Glossaire

ARE	Office fédéral du développement territorial
CE	Critère d'efficacité
FORTA	Fond pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
LUMin	Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien
MD	Mobilité douce
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
OUMin	Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien
PAx	Projet d'agglomération de Bâle de x <sup>e</sup> génération
TP	Transports publics



## 1. Objet du présent mémento

Le présent mémento soutient les communes, les villes, les services cantonaux et les groupements de planification pour la remise de mesures dans le cadre du projet d'agglomération de Bâle de 4<sup>e</sup> génération (PA4). Ce document précise les étapes nécessaires et les exigences ainsi que les délais à respecter.

Le dépôt de mesures dans le cadre de la 4<sup>e</sup> génération diffère à certains égards de la précédente génération. Le principal changement par rapport au PA3 réside dans la possibilité de pouvoir désormais soumettre des mesures ayant droit à un cofinancement forfaitaire. Contrairement au PA3 où ces mesures étaient seulement définies lors du processus d'examen mené par la Confédération, celles-ci le sont à présent en amont, lors de la remise. De manière générale, les mesures pouvant bénéficier d'un cofinancement forfaitaire correspondent à des mesures infrastructurelles dont les coûts d'investissement sont inférieurs à 5 millions de CHF.

## 2. Mesures du projet d'agglomération

Le projet d'agglomération contient des mesures dans les domaines des **transports**, de l'**urbanisation** et du **pay-sage**. Les contributions fédérales sont exclusivement versées aux infrastructures de transport (art. 17a al. 2 LUMin). Les mesures relatives à l'urbanisation et au paysage doivent toutefois être impérativement exposées dans le projet d'agglomération afin de garantir la coordination entre l'urbanisation et les transports. Elles sont également prises en compte lors de l'examen par la Confédération et déterminent donc indirectement le montant des contributions.

4/12

**Les mesures d'ordre supérieur** issues des planifications nationales en matière de transports ne sont pas évaluées lors de l'examen du projet d'agglomération. Elles garantissent la coordination entre les mesures remises et les planifications d'ordre supérieur. Les mesures d'ordre supérieur sont exclusivement remises par le bureau du projet d'agglomération.

### 2.1. Conditions préalables au cofinancement

Les mesures doivent répondre à certaines exigences de base pour être prises en compte dans le projet d'agglomération de Bâle. L'agglomération de Bâle peut seulement solliciter des contributions fédérales lorsque ces exigences de bases sont remplies.

#### 2.1.1. Communes et villes ayant droit à des contributions

Un projet doit être situé dans le périmètre de l'agglomération de Bâle (4<sup>e</sup> génération). Les communes ayant droit à des contributions sont définies par l'Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (RS 725.116.21, abréviation : OUMin). Une carte du périmètre figure en annexe (annexe 1).

#### 2.1.2. Frais imputables

De manière générale, les frais imputables désignent les frais liés au projet et qui sont indispensables à la mise en œuvre de la mesure cofinancée par la Confédération. Les contributions fédérales sont exclusivement versées pour la réalisation d'infrastructures. C'est ainsi que les coûts liés à **l'exploitation, à l'entretien ou à l'assainissement** de l'infrastructure **ne sont pas imputables**. Les frais de planification et d'établissement de projet, qui, par définition, ont été encourus avant la signature de la convention de financement sont en revanche imputables.

Ne sont **pas imputables** :

- Les coûts d'exploitation, d'entretien et d'assainissement
- Les coûts encourus pour l'élaboration du projet d'agglomération
- Les études réalisées en amont, les études de base, études préliminaires, études de faisabilité ainsi que les planifications et établissements de projets portant sur des variantes qui n'auront pas été retenues au final



- Les travaux de planification qui n'ont pas de lien direct avec les projets infrastructurels cofinancés, par exemple les planifications pour l'exploitation des nouvelles lignes de tram

#### Exemple pour les frais (imputables / non imputables)

Une mesure de mobilité douce (MD) est remise dans le cadre du PA. Le projet porte sur l'assainissement d'une route principale ce qui comprend une piste cyclable des deux côtés de la chaussée.

Parmi les **coûts imputables** (coûts d'investissement) de cette mesure dans le PA figurent :

- Proportionnellement à la surface totale, les coûts liés au revêtement, ce qui comprend l'infrastructure, les frais de planification et d'établissement de projet ainsi que la direction des travaux et l'exécution
- Les frais d'acquisition de terrain (si nécessaires pour la piste cyclable)
- Les mesures assumées entièrement par l'agglomération (listes internes)
- Le marquage au sol / la signalisation verticale

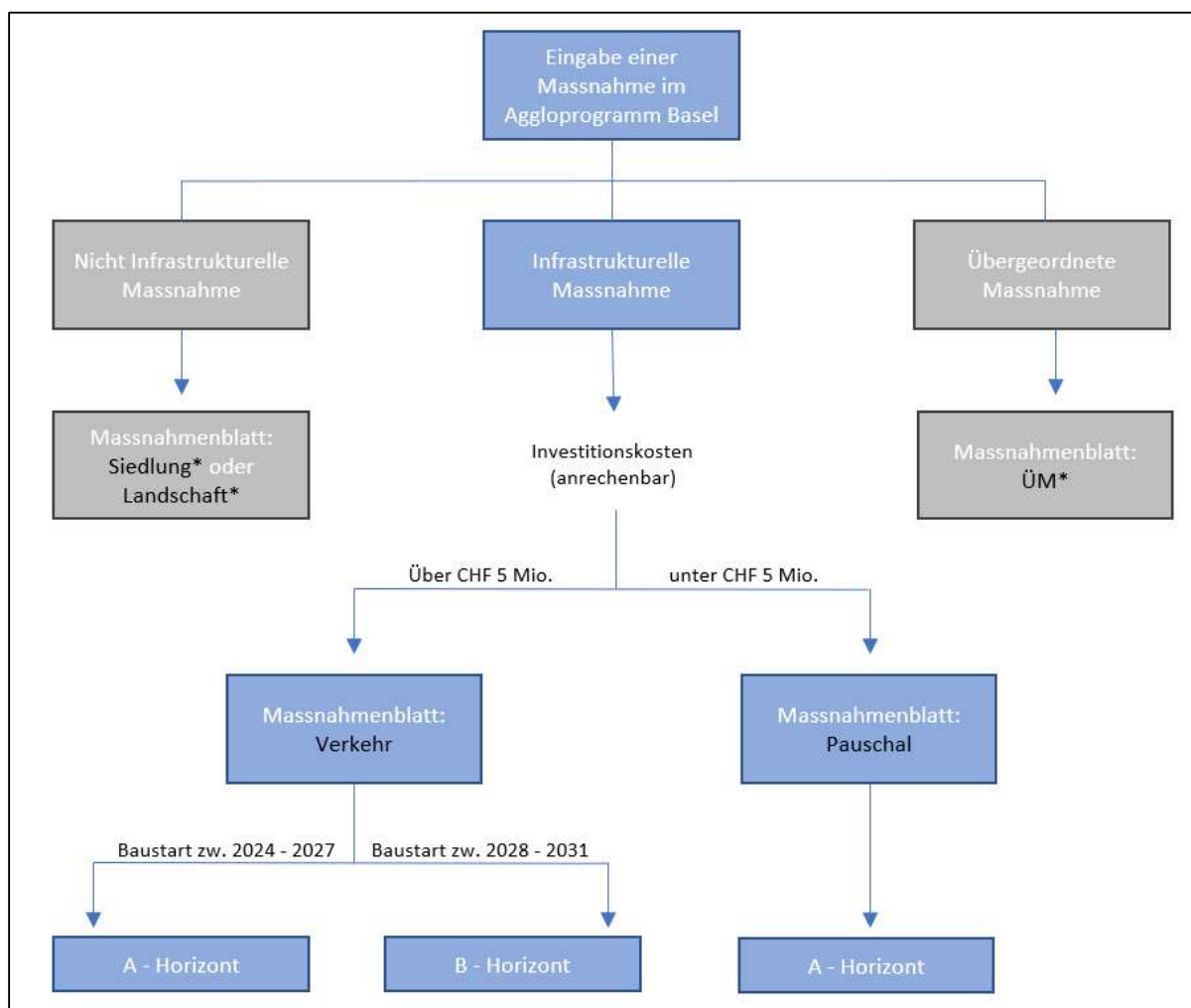
Parmi les **coûts non imputables** figurent :

- Les coûts liés à la partie « route »
- Les conduites souterraines
- Les travaux de terrassement pour la route / le bas-côté

5/12

## 2.2. Répartition des mesures

Le graphique suivant donne un aperçu de la répartition des mesures. Les « mesures non infrastructurelles » sont ensuite expliquées au chapitre 3, les « mesures infrastructurelles » au chapitre 4.



6/12

\*Exclusivement remises par le bureau d'Agglo Basel

### 3. Mesures non infrastructurales

Dans le cadre du projet d'agglomération, les mesures non infrastructurales ne sont pas cofinancées par la Confédération. Elles jouent pourtant un rôle essentiel en termes d'harmonisation de l'urbanisation et des transports ainsi que dans l'évaluation de l'efficacité de l'ensemble du programme.

#### 3.1. Catégories de mesures

On distingue deux catégories de mesures non infrastructurales :

- Les mesures d'urbanisation
- Les mesures touchant au paysage

#### 3.2. Remise des mesures non infrastructurales

Les mesures d'urbanisation ou celles touchant au paysage sont exclusivement remises par le bureau d'Agglo Basel. Pour la mise à jour des fiches de mesures urbanisation et paysage de la 3<sup>e</sup> génération et pour la saisie de nouvelles fiches de mesures, le bureau d'Agglo Basel contactera les communes entre automne 2019 et printemps/été 2020.



## 4. Mesures infrastructurelles

Les mesures infrastructurelles se répartissent en deux catégories. La répartition se fait en fonction des coûts d'investissement prévisionnels au moment de l'inscription au projet d'agglomération. Sont considérées comme mesures individuelles les mesures dont les coûts d'investissement sont supérieurs à 5 millions de CHF. Les mesures dont les coûts d'investissement sont plus faibles (inférieurs à 5 millions de CHF) sont comptabilisées parmi les mesures pouvant bénéficier d'un cofinancement forfaitaire. Par la suite, dans le cadre du processus d'examen, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) peut valider des exceptions lorsque les justifications sont suffisantes. Les mesures éligibles à un cofinancement forfaitaire bénéficient d'une méthodologie simplifiée au niveau de leur mise en œuvre (contrats, controlling et reporting).

### 4.1. Mesures individuelles

Les mesures individuelles relatives à l'infrastructure constituent le cœur des mesures du projet d'agglomération. Ce sont des mesures concrètes qui contribuent à la réalisation de la vision d'avenir et à la mise en œuvre des stratégies sectorielles.

#### 4.1.1. Catégories de mesures

Les catégories de mesures suivantes peuvent prétendre à un cofinancement par la Confédération :

7/12

- **Capacité route** (p. ex. routes pour délester le cœur de l'agglomération et contournements, extension des capacités)
- **Gestion du trafic** (p. ex. système de guidage du trafic, adaptations infrastructurelles dans le but d'une meilleure gestion des axes)
- **Valorisation / sécurité de l'espace routier** (p. ex. concept d'exploitation et d'aménagement)
- **Plates-formes multimodales** (p. ex. infrastructures multimodales et intermodales)
- **Mobilité douce** (p. ex. itinéraires pour les piétons et les cyclistes, installation B+R)
- **Tram** (lignes de tram)
- **Infrastructures bus / TP** (p. ex. arrêts, extensions du réseau bus, électrification)
- **Mobilité électrique** : infrastructures publiques de transport pour la mobilité électrique
- **Logistique urbaine**

#### 4.1.2. Description des mesures

La description de la mesure expose clairement le contenu du projet, son périmètre, l'avancement de sa planification ainsi que les prochaines étapes nécessaires. La description doit faire ressortir les principales améliorations apportées par cette mesure.

#### 4.1.3. Critères d'efficacité

Sur le plan qualitatif, l'utilité d'une mesure est évaluée en fonction de critères d'efficacité (CE1 - CE4). Pour chaque critère d'efficacité, trois points maximum sont attribués. Plus l'efficacité d'une mesure est élevée, plus elle a des chances d'être cofinancée par la Confédération. La fiche de mesures doit contenir des éléments portant sur les quatre critères d'efficacité suivants :

CE1 : Amélioration de la qualité du système des transports	CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Amélioration de l'ensemble du système des transports</li> <li>▪ Amélioration de l'intermodalité et gestion active de la demande en mobilité</li> <li>▪ Amélioration du système des transports publics</li> <li>▪ Amélioration du réseau routier et gestion du réseau</li> <li>▪ Amélioration de la mobilité douce</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Concentration de l'urbanisation dans des secteurs bien desservis par les TP</li> <li>▪ Densification, mixité des usages et réduction du mitage</li> <li>▪ Amélioration de la qualité des espaces publics</li> </ul>



CE3 : Accroissement de la sécurité du trafic	CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Augmentation de la sécurité objective</li> <li>▪ Augmentation de la sécurité subjective</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre</li> <li>▪ Réduction des immissions sonores</li> <li>▪ Réduction de la consommation de surface</li> <li>▪ Valorisation des espaces libres, naturels et paysagers</li> </ul>

#### 4.1.4. Avancement de la planification

L'avancement du processus de planification au moment de la remise du projet d'agglomération conditionne notamment le degré de priorité qui sera retenu (horizon A, B ou C). Le tableau suivant résume les exigences pour les différents stades de planification. Plus les coûts d'investissement d'une mesure sont élevés, plus sa planification doit être à un stade avancé.

Exigences	Horizon	Avancement
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Phase de planification 2 achevée</li> <li>▪ L'avant-projet a été élaboré</li> <li>▪ Les coûts d'investissement, d'exploitation et d'entretien sont estimés à <math>\pm 30\%</math>.</li> <li>▪ Un crédit de planification est sollicité</li> </ul>	A	3
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Phase de planification 1 achevée</li> <li>▪ Les coûts sont estimés (<math>\pm 30\%</math>)</li> <li>▪ Le projet a bénéficié d'optimisations</li> </ul>	B	2
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La mesure découle du besoin d'action identifié</li> <li>▪ La description de la mesure expose clairement le contenu du projet, son périmètre, l'avancement de sa planification et les prochaines étapes nécessaires</li> <li>▪ L'impact sur les transports a été évalué dans les grandes lignes</li> </ul>	B - C	1

8/12





#### 4.1.5. Stade « prêt à être réalisé et financement garanti »

En plus de son état de planification, la mesure est évaluée pour déterminer si elle est prête à être réalisée et si son financement est garanti. Il s'agit de voir si une mesure peut être mise en œuvre et financée à l'horizon A ou B. La réalisation des projets de constructions des mesures A doit débuter dans la période quadriennale de la génération correspondante : si ce n'est pas le cas, le porteur du projet perd son droit au versement des contributions fédérales.

Exigences	Horizon
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le stade « prêt à être réalisé et financement garanti » 1 est atteint</li> <li>Il est démontré de manière crédible que les procédures de planification et d'autorisation de construire peuvent être menées au cours de l'horizon A.</li> </ul>	A
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les prochaines étapes de mise en œuvre (planification, autorisation de construire, financement) sont exposées.</li> <li>Pour les mesures relevant de la compétence d'une commune, la commune en question a produit une déclaration où elle approuve le projet d'agglomération correspondant et s'engage à mettre en œuvre les mesures qu'il contient portant sur son périmètre de compétence.</li> </ul>	B - C

9/12

## 4.2. Mesures bénéficiant d'un cofinancement forfaitaire

Avec l'introduction de mesures éligibles à un cofinancement forfaitaire, la Confédération entend accélérer la mise en œuvre de mesures de moindre envergure tout en réduisant les démarches. Le dépôt et la mise en œuvre de ces mesures se font selon une méthodologie qui diffère quelque peu par rapport aux mesures individuelles. Les mesures bénéficiant d'un cofinancement forfaitaire sont « décomposées » en unités de réalisation. Les contributions fédérales sont ensuite versées sur la base des unités de réalisation « achevées ».

### 4.2.1. Catégories de mesures

Les quatre catégories de mesures suivantes peuvent prétendre à un cofinancement par des contributions fédérales forfaitaires:

- Mobilité douce** (itinéraires pour piétons et cyclistes, installations B+R, stationnements pour les vélos)
- Gestion du trafic** (feux de signalisation)
- Valorisation / sécurité de l'espace routier** (concept d'exploitation et d'aménagement)
- Valorisation des arrêts bus et tram**

### 4.2.2. Unités de réalisation

Chaque catégorie de mesure éligible à un cofinancement forfaitaire comprend au minimum une sous-catégorie avec son unité de réalisation. Le tableau suivant liste les sous-catégories par catégorie de mesures [unité de réalisation entre crochets] :

Catégorie de mesures	Sous-catégorie	Unité de réalisation
Mobilité douce	Stationnement pour les vélos	[nb]
	Marquage au sol des passages piétons	[nb]
	Îlots piétons sans élargissement de la voie	[nb]



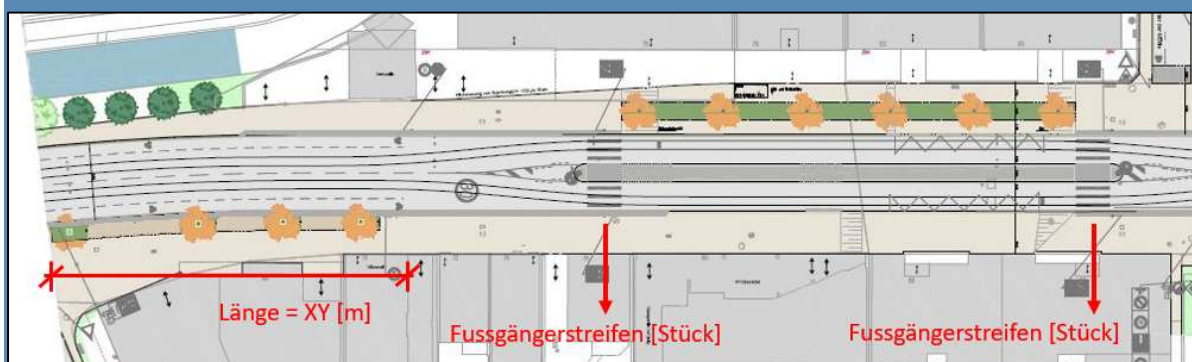
	Îlots piétons avec élargissement de la voie	[nb]
	Passerelle	[en m <sup>2</sup> ]
	Passage souterrain	[en m <sup>2</sup> ]
	Voie parallèle pour les vélos	[en m]
Gestion du trafic	Nœuds (feux de signalisation)	[nb]
Valorisation / sécurité de l'espace routier	Valorisation / sécurité de l'espace routier	[en m <sup>2</sup> ]
Valorisation des arrêts bus et tram	Valorisation des arrêts bus et tram	[nb]

L'exemple suivant illustre comment une mesure est « décomposée » en sous-catégories. La mesure est non seulement décomposée, mais les coûts d'investissement sont également ventilés en sous-catégories.

#### Exemple de « décomposition » pour une mesure éligible à un cofinancement forfaitaire

10/12

La mesure comprend la réalisation d'une piste cyclable des deux côtés avec deux possibilités de franchissement de la voie. L'ensemble des coûts d'investissement s'élève à 150 000 CHF.



Pour « décomposer » la mesure, on procède comme suit :

- Etape 1 : définition des sous-catégories
- Etape 2 : mesure / comptage des unités de réalisation
- Etape 3 : répartition des coûts des unités de réalisation

Résultats possibles :

- 850 m à 140 000 CHF
- 2 marquages au sol (passages piétons) à 10 000 CHF l'unité

#### 4.2.3. Conception

L'évaluation d'une mesure bénéficiant d'un cofinancement forfaitaire a lieu selon les mêmes critères que pour les mesures individuelles (cf. chapitre 4.1.2). Toutefois, pour l'évaluation du concept, ce sont toutes les mesures d'une catégorie de mesures qui sont considérées dans leur intégralité. Dans la fiche de mesures, la description doit mentionner les critères d'efficacité individuels qui font la différence.

#### 4.2.4. Etat de la planification

Il n'y a pas d'horizon B pour les mesures bénéficiant d'un cofinancement forfaitaire. Celles-ci sont uniquement remises pour l'horizon A. Ce qui exige que l'état de planification suivant soit atteint :



## Exigences

- Plans illustrant de manière compréhensible la décomposition de la mesure
- Estimation des coûts par sous-catégorie

Le début des travaux doit être planifié entre janvier 2024 et décembre 2027

## 5. Calendrier

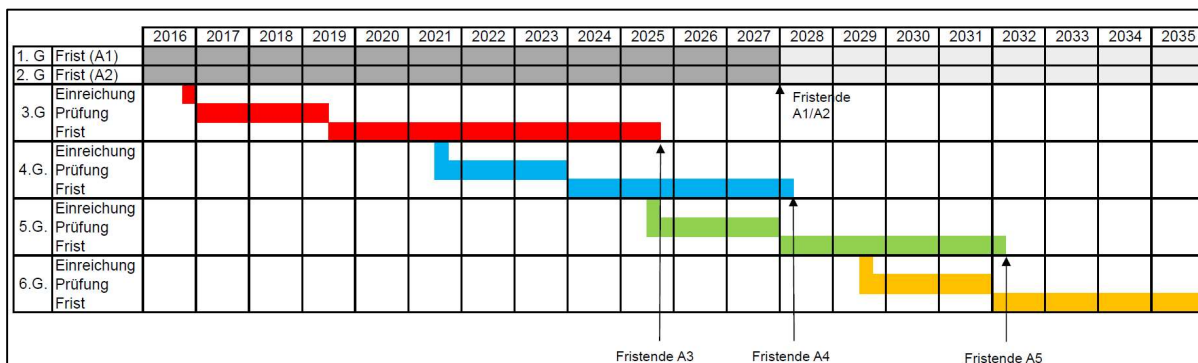
### 5.1. Période de remise

Les mesures pour lesquels un cofinancement est sollicité auprès de la confédération dans le cadre du PA4 peuvent être déposées à partir du 26 juin 2019. **La date limite pour le premier appel à remise de mesures est fixée au 31 mars 2020.**

### 5.2. Chronologie d'ensemble

Afin d'accélérer la mise en œuvre des mesures (horizon A), l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a introduit des délais de mise en œuvre à partir de la 3<sup>e</sup> génération. Le début des travaux liés à une mesure doit avoir lieu dans ces délais. A partir du PA4, la période maximale pour la mise en œuvre sera de 4 ans. Si les travaux ne débutent pas dans ce délai, le droit aux subventions fédérales devient caduc. Les délais de mise en œuvre par génération sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

11/12



Les travaux des mesures remises dans le cadre de la 4<sup>e</sup> génération devront débuter selon le calendrier suivant :

- Horizon A : janvier 2024 – décembre 2027
- Horizon B : janvier 2028 – décembre 2031
- Horizon C : janvier 2032 – décembre 2035

## 6. Documents requis

Les documents suivants sont exigés pour déposer une mesure dans le cadre du projet d'agglomération de Bâle de 4<sup>e</sup> génération :

- (1) Fiche de mesure renseignée (transports ou forfaitaire), cf. annexe 2 ou 3
- (2) Plan du projet (plan de situation)
- (3) Relevé des coûts
- (4) Avant-projet (pour les mesures supérieures à 5 millions de CHF à l'horizon A)



## 7. Contacts

### Questions portant sur la conception dans son ensemble du projet d'agglomération de Bâle

Jessica Fässler

Responsable projet d'agglomération

E-mail : [jessica.faessler@agglobasel.org](mailto:jessica.faessler@agglobasel.org)

Tél. : +41 61 926 90 52

### Questions portant sur la remise des mesures

Fabio Cachaco

Chef de projet

E-mail : [fabio.cachaco@agglobasel.org](mailto:fabio.cachaco@agglobasel.org)

Tél. : +41 61 926 90 53

Nina Philipp

Chef de projet

E-mail : [nina.philipp@agglobasel.org](mailto:nina.philipp@agglobasel.org)

Tél. : +41 61 926 90 59

12/12

## Annexes

- Annexe 1 : Périmètre selon l'annexe 4 de l'OUMin
- Annexe 2 : Fiche de mesures transport – mesures individuelles\_V2
- Annexe 3 : Fiche de mesures transport – cofinancement forfaitaire