

Planification des interfaces de transports

Guide pour les participant·e·s au projet



Mentions légales

Mandant·e·s

Union des villes suisses UVS, Groupe d'experts des ingénieurs des villes et des communes
Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Office fédéral des transports OFT

Auteur·e·s

Roger Sonderegger, Kontextplan AG
Marion Hangartner, Kontextplan AG

Conception graphique

Aldo Bombelli, Skouhus & Bombelli

Cette publication est également disponible en allemand et en italien.

Contenu

1	Finalité et groupe cible	7
2	Organisation de projet et collaboration	9
2.1	Organisation du projet	10
2.2	Collaboration et accords	12
2.3	Communication	15
2.4	Gestion des conflits	16
3	Procédure et compétences	17
4	Financement et indemnisation	21
4.1	Financement	22
4.2	Rémunération mutuelle et indemnisation	24
5	Méthodes de planification	26
5.1	Planification des surfaces disponibles	27
5.2	Modélisation des flux de personnes	28
5.3	Garantie de la qualité urbanistique	30
5.4	Gestion des intérêts concurrents	33
6	Bâtiments ou autres ouvrages des interfaces de transports	35
6.1	Sous-projets	36
7	Bases de la planification	40
7.1	Bases légales et techniques	41
7.2	Exemples de contenus du manuel de projet	43

Avant-propos

Les gares sont au cœur de la mobilité et de la vie quotidienne. L'augmentation de la mobilité, la hausse des attentes concernant la qualité du séjour, ainsi que les surfaces limitées accroissent la pression sur ces interfaces de transports. Les villes, les communes, les cantons et les exploitants d'infrastructures ferroviaires ont pour tâche commune de planifier et d'exploiter des nœuds de mobilité fonctionnels, sûrs et attrayants.

Le Groupe d'experts des ingénieurs des villes et des communes, les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et l'Office fédéral des transports (OFT) se sont regroupés afin de faire de ce guide une aide axée sur la pratique pour toutes les parties prenantes. Le besoin d'agir est évident: les projets relatifs aux interfaces de transports sont complexes et présentent divers points communs avec les planifications locales et les stratégies de développement. Cela requiert des concertations en amont et une coopération étroite tenant compte de divers intérêts, compétences et horizons de planification. L'absence de base commune génère des retards inutiles, des doublons ou des conflits d'intérêts.

Le guide s'adresse à des personnes spécialisées travaillant pour des villes, des communes et des cantons, ainsi qu'à des propriétaires fonciers privés. Il rassemble des expériences tirées de la pratique et montre comment concevoir efficacement l'organisa-

tion de projet, la procédure d'autorisation, le financement et la collaboration. L'objectif est de fournir un outil compact permettant aux personnes impliquées d'accéder rapidement à des informations utiles.

Lors de l'élaboration du présent guide, il est rapidement apparu qu'il n'était pas question de réinventer la roue. Savoir-faire, compétences et compréhension mutuelle sont déjà présents dans l'organisation concernée. Il est utile pour l'ensemble des partenaires impliqués que ces connaissances professionnelles soient encore mieux harmonisées et communiquées, ce que le présent guide entend faire. La coopération entre les villes, les CFF et l'OFT a parfaitement fonctionné s'agissant de l'élaboration de cette publication. Nous vous souhaitons une bonne lecture et une collaboration réussie.

Reto Zurbuchen

Président du Groupe d'experts
des ingénieurs des villes et des communes,
ing. à la ville de Berne

Christophe Beuret

Chef de section Grands projets
Office fédéral des transports OFT

Salomé Mall

Resp. Développement Immobilier
Chemins de fer fédéraux suisses CFF

Andreas Brunner

Resp. Projets d'aménagement et
de renouvellement
Chemins de fer fédéraux suisses CFF

Le présent rapport a été établi sur mandat du Groupe d'experts des ingénieurs des villes et des communes de l'Union des villes suisses (GE IVC), des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et de l'Office fédéral des transports (OFT). Il est disponible gratuitement en allemand, français et italien pour toutes les personnes intéressées. Les commentaires et remarques en vue de développements ultérieurs sont les bienvenus.

L'essentiel en bref

Les points ci-après sont essentiels dans le cadre d'une planification impliquant diverses parties prenantes, présentant une importance capitale pour la ville et l'agglomération et engageant des coûts potentiellement élevés.

1. La mobilisation à un stade précoce de toutes les parties prenantes ainsi qu'une organisation de projet clairement établie incluant un accord écrit portant sur le projet commun constituent des facteurs décisifs.

2. Le choix entre la procédure d'autorisation et la procédure d'approbation est défini de manière claire par la loi. Les infrastructures ferroviaires sont planifiées, conçues et réalisées à des horizons très lointains. De ce fait, les villes et les communes ou les gestionnaires d'infrastructure doivent établir le contact très tôt.

3. La question de la prise en charge des coûts pour les ouvrages et les installations fait souvent l'objet de négociations. Il semble donc judicieux de clarifier les détails de ce sujet le plus tôt possible.

1 – Finalité et groupe cible

Les interfaces de transports sont bien plus que de simples lieux de correspondance. En effet, elles constituent les nœuds centraux d'une mobilité intégrée et positionnent l'espace urbain comme lieu d'interconnection et de séjour. Ce guide entend aider toutes les parties prenantes à comprendre des processus de planification complexes et à développer ensemble des solutions viables sur le long terme.

Finalité et groupe cible

La plupart des gares suisses sont desservies non seulement par des lignes de trains, mais aussi par des lignes de bus et de trams. Des places de stationnement pour vélos et des services de taxi y sont également proposés. Par ailleurs, elles sont déterminantes pour la circulation piétonne. Le rôle qu'elles jouent en matière de correspondances confère à ces interfaces de transports une fonction déterminante dans le système suisse de transports. Les interfaces de transports que sont les gares ont le potentiel pour favoriser la mobilité intégrée, réduire les surcharges du système de transport et créer de nouvelles qualités en matière d'urbanisme. Grâce à leur situation centrale, l'accès public et la grande diversité d'affectations qu'elles proposent, les interfaces de transports sont essentielles à un développement urbain de qualité dans les villes et communes suisses. C'est pourquoi l'ARE a mis en place le programme Interface multimodale et, depuis 2023, le Réseau interface multimodale existe.

Programme Interface multimodale (site Internet) →



Réseau interface multimodale (site Internet) ↗



La planification et la réalisation d'interfaces de transports sont en générale chronophages, complexes et coûteuses. Une planification de qualité exige que toutes les parties prenantes partagent la même volonté de trouver ensemble des solutions. Ce n'est qu'en travaillant en étroite collaboration que les partenaires parviendront à développer des solutions viables sur le long terme. Le présent guide est conçu pour aider les personnes responsables dans les petites villes et communes, comme dans les cantons et les propriétés foncières privées, à mener avec succès leurs activités de planification en lien avec les interfaces de transports situées dans les gares.

UTP – Guide de planification Interfaces de transports (site Internet) →



Il se concentre donc sur les thèmes pertinents en la matière, à savoir une organisation de projet optimale, la procédure d'autorisation et d'approbation et la répartition des coûts entre les parties prenantes. Il se distingue ainsi au niveau de l'objet et de la portée du Guide de planification Interfaces de transports de l'Union des transports publics (UTP 2023, ci-après «Guide de planification de l'UTP»), qui couvre l'ensemble de la planification des interfaces de transports. Le guide repose sur l'important savoir-faire détenu par les villes suisses, l'OFT et les CFF. Les compétences disponibles ont été recensées au cours d'ateliers, d'entretiens et de discussions bilatérales, puis reprises dans le présent ouvrage. Celui-ci est conçu comme un ouvrage de référence, qui se concentre sur les principales informations et indique les approfondissements thématiques possibles aux passages concernés.

2 – Organisation de projet et collaboration

Le succès d'une interface de transports repose sur la capacité des parties prenantes à assumer ensemble leurs responsabilités. Une organisation claire, des accords contraignants, une compréhension mutuelle ainsi qu'une communication transparente et continue fournissent les bases nécessaires à l'élaboration de solutions viables.

Envoyer un e-mail à Gestion
des locataires et des parte-
naires CFF (MPA)
(mieter.partner.
management@sbb.ch) →



Le développement et la gestion d'interfaces de transports requièrent une étroite collaboration et une coordination efficace entre toutes les parties prenantes. Outre le gestionnaire d'infrastructure compétent du côté des chemins de fer, des propriétaires immobiliers (p. ex. CFF Immobilier), plusieurs services communaux et cantonaux, ainsi que d'autres partenaires sont en général également impliqués dans les interfaces de transports. L'unité Gestion des locataires et des partenaires (MPA) des CFF constitue le premier point de contact des communes pour toutes les questions relatives au projet. Elle prend en charge les tâches de coordination et d'harmonisation entre les différents services et divisions en interne aux CFF et redirige aux secteurs compétents les demandes concernant le projet.

2.1 – Organisation du projet

Une collaboration efficace en matière d'interfaces de transports requiert une mobilisation précoce de toutes les parties prenantes au projet. Pour les interfaces de transports complexes de grande envergure, il est recommandé de mettre sur pied une organisation de projet formelle. Si ce type d'organisation n'est pas absolument nécessaire pour les projets plus modestes, il y a toutefois lieu de consigner les décisions communes portant sur la forme de la collaboration, les objectifs fixés et l'organisation des séances p. ex. dans une convention de planification (voir chapitre 2.2) ou un manuel de projet (voir chapitre 7.2).

Les pages suivantes présentent un exemple d'organigramme pour une interface de transports de petite ou moyenne envergure.

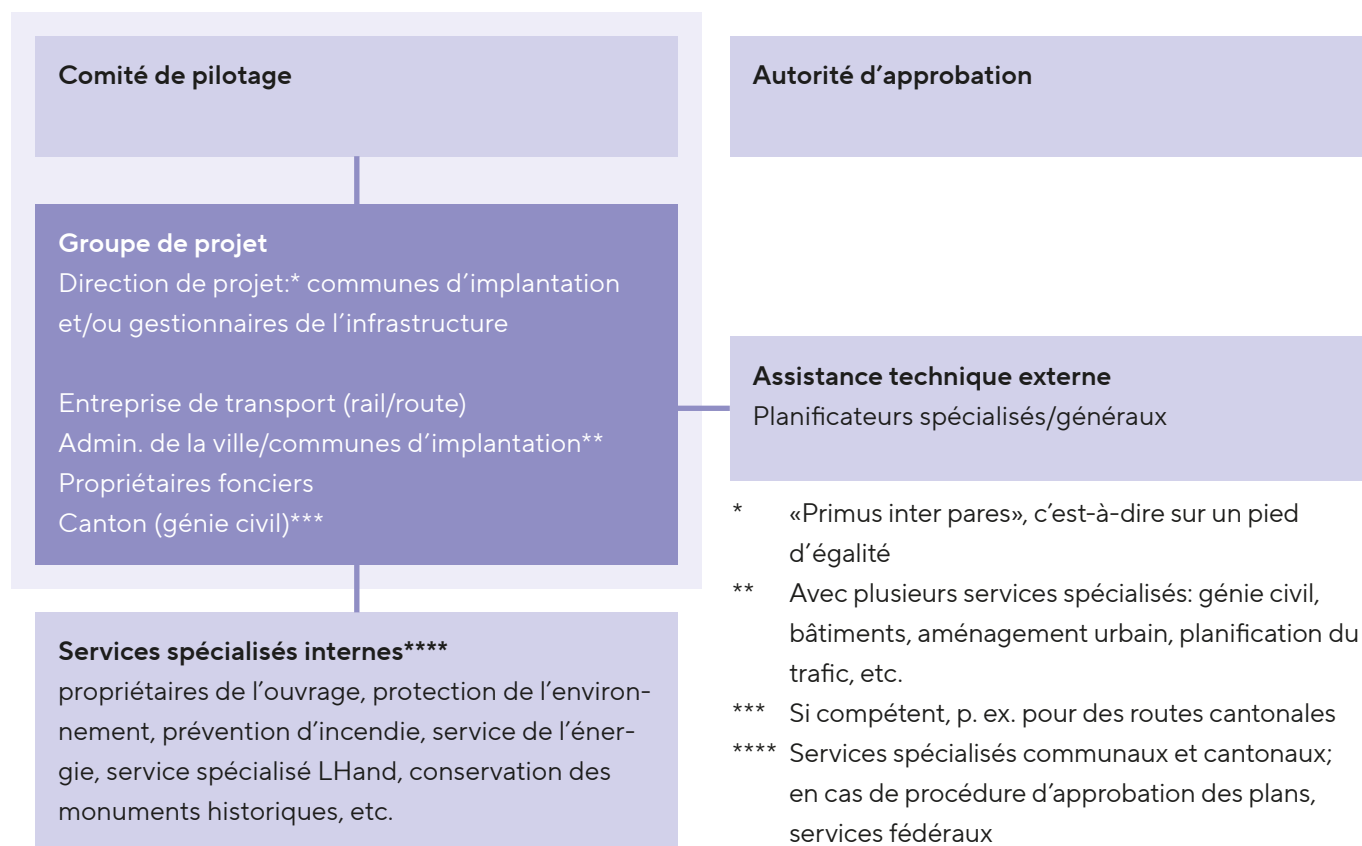


Illustration 1: exemple d'organigramme pour la planification d'une interface de transports de taille moyenne, propre représentation

Dans le cadre de gros, voire de très gros projets, tels que la gare de passage de Lucerne ou la nouvelle gare de Berne (Avenir de la gare de Berne), des organisations nodales indépendantes sont mises en place. Ce type d'organisation ne fait pas l'objet du présent guide.

Le comité de pilotage veille à ce qu'une structure décisionnelle univoque soit introduite (p. ex. 4 séances par an) et octroie les validations requises. Dans l'idéal, il est composé de décisionnaires de la ville/commune, du gestionnaire d'infrastructure et d'autres parties prenantes comme les propriétaires fonciers. Au besoin, le groupe de projet fait appel à une assistance externe, notamment pour l'organisation des réunions ou la communication. L'autorité d'approbation n'appartient pas à l'organisation de projet. Elle apparaît sur l'organigramme du fait de son implication précoce dans le processus.

2.2 – Collaboration et accords

Une collaboration étroite et une concertation commune tout au long des phases du projet revêtent une importance capitale lors du développement d'interfaces de transports.¹ Outre le manuel de projet (voir chapitre 7.2), des accords communs ont fait leurs preuves dans la pratique. Ils garantissent la nécessaire sécurité de planification à toutes les parties prenantes. La forme que doivent prendre les accords conclus dépend d'une part de la complexité du projet (nombre de parties prenantes, procédure d'autorisation et compétences) et des clarifications requises concernant le financement et la répartition des coûts². D'autre part, la forme de la collaboration et les rôles des parties prenantes évoluent au fil du projet. C'est pourquoi, dans le cadre des grands et moyens projets, la conclusion de nouveaux accords trois à quatre fois au cours du projet s'est imposée dans la pratique (voir illustration 2).

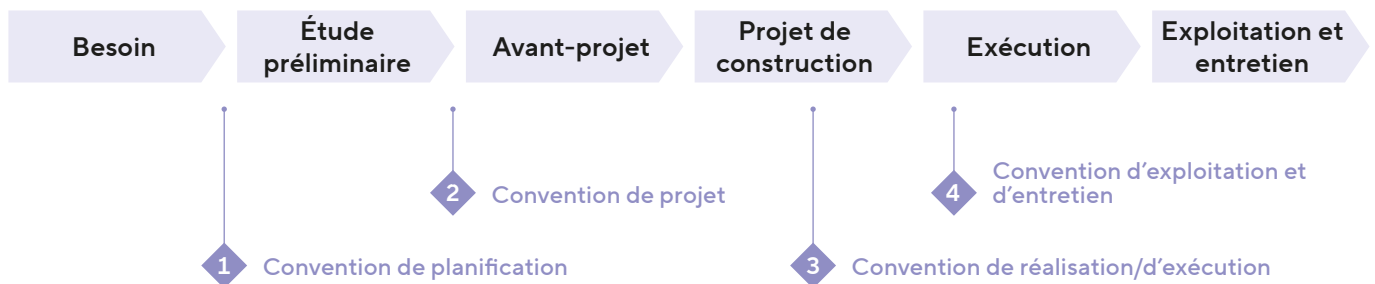


Illustration 2: contrats possibles pendant le déroulement du projet, représentation propre basée sur les informations des CFF

- 1 Voir le chapitre H1 «Le partenariat comme tâche permanente» du Guide de planification de l'UTP, 2023
- 2 La loi prescrit la convention écrite sur la répartition des coûts de construction, d'exploitation et de maintenance de projets de construction dans les gares vers lesquelles convergent les offres de différentes fonctions de desserte (art. 35a, al. 1, LCdF) et le financement de mesures supplémentaires ou alternatives par des tiers (art. 58b al. 4 LCdF).

Organisation de projet et collaboration

Collaboration et accords

Avant même le début d'une collaboration, il est possible d'établir des objectifs et une manifestation d'intérêts communs dans le cadre d'une déclaration d'intention (lettre d'intention, charte, etc.). À ce stade, ladite déclaration ne revêt aucun caractère contraignant pour la poursuite du projet. Ensuite, les quatre documents ci-après ont également fait leurs preuves.

Désignation	Clé de répartition des coûts/niveau de précision, phase	Finalité, contenus et particularités
1 Convention de planification	Clé de répartition informelle ou simple (p. ex. répartition égale entre tous les partenaires, souvent aucuns coûts formels). Clôturé au cours de la phase de détermination des besoins/l'étude préliminaire.	Consignation des objectifs de planification partagés et des conditions-cadres (finalité de la planification, périmètres d'intervention et de réflexion, Intérêts, forme de la collaboration, processus de conciliation, etc.) ainsi que la participation aux coûts engagés pour les diverses études.
2 Accord sur l'étude de projet	Clé de répartition en fonction des coûts connus; précision env. \pm 30%. Clôture avant le début de l'avant-projet dans la mesure du possible.	Accord de collaboration et de financement avec répartition des coûts d'étude de projet de la phase suivante. Définition de clés de répartition (en % pour les coûts d'investissement et les coûts induits) et de clauses de sortie. Le contrat peut être mis à jour en cas de modifications du projet. Au cours de cette phase, il est aussi possible de rédiger un contrat d'urbanisme ³ .
3 Convention de réalisation/d'exécution	Clé de répartition sur la base du devis avec précision d'env. \pm 20%. Clôture avant le début du projet de construction dans la mesure du possible.	Répartition concrète au sein du projet des coûts d'investissement et des coûts induits, y c. démantèlement. Définition de contraintes de réalisation. La validité juridique de la signature peut dépendre de processus décisionnels politiques. Ceux-ci doivent être planifiés suffisamment en avance.
4 Convention d'exploitation et d'entretien	Clé de répartition selon les charges d'exploitation et d'entretien effectives. Clôture et éventuellement actualisation avant la fin des travaux.	Précision des modalités d'exploitation et d'entretien, y c. démantèlement, conformément aux principes définis dans la convention de réalisation. Conclusion uniquement si nécessaire; signature au plus tard avant la fin de la phase de construction, dès que les données techniques sont disponibles.

3 Un contrat d'urbanisme sert à réglementer le développement des gares et des sites de manière irréprochable sur le plan juridique, harmonisée en matière de stratégie de planification et équitable sur le plan financier. Il donne un caractère obligatoire à la planification coordonnée entre la commune et le gestionnaire de l'infrastructure, à la répartition des coûts, à la réglementation des questions de propriété et d'accessibilité et à l'assurance qualité.

Remarques

Les maîtres d'ouvrages professionnels ont généralement à leur disposition des **contrats-types** qui peuvent leur servir de base. Les CFF disposent de tels modèles. Il est recommandé de conclure la totalité des accords le plus tôt possible. Des **contrats de gare** établis pour la plupart des gares CFF permettent de réglementer la collaboration entre les CFF et les villes/communes. Ils comportent potentiellement de précieuses informations détaillées pour la planification d'interfaces de transports.

Pour les projets avec les CFF, les communes et les villes peuvent commander des **travaux supplémentaires** (vélostation, passage sous-voies plus large, surveillances de chantiers, etc.) **directement auprès des CFF**. Grâce à la coordination, l'acquisition et la réalisation de certains travaux par le même partenaire (p. ex. les CFF), il est possible d'exploiter des synergies. Les CFF se chargent de l'accompagnement et de la coordination des travaux. À cet effet, ils établissent une offre détaillant les prestations proposées. Pour ces prestations d'accompagnement et de coordination, des honoraires de près de 15% incluant le supplément de frais généraux de distribution (FGAD conf. à l'art. 19, al. 2, LCdF/art. 3, al. 2, OCPF).

2.3 – Communication

Chaque projet de construction est source de bruit et de poussière, et entraîne des restrictions de circulation et des déviations. Aussi est-il indispensable d'impliquer le plus tôt possible dans le projet la population affectée par le chantier (riverain·e·s, commerçant·e·s, utilisateur·rice·s des transports publics, automobilistes, piéton·ne·s, etc.) et de fournir des informations détaillées pendant toute la durée des travaux. Une population n'est susceptible de soutenir un projet de construction que si elle est parfaitement informée. En cas de chantiers importants, il est donc fortement recommandé d'élaborer un concept de communication sur mesure, éventuellement avec l'aide d'une agence de communication externe. Qui doit être informé quand et par quels moyens? Il est conseillé d'intégrer le point de la communication à la convention de planification (voir chapitre 2.2).

UTP – Guide de planification
Interfaces de transports
(site Internet) →



S'agissant de la communication interne, l'enjeu réside dans la mise en place d'une langue commune à toutes les parties prenantes. Cela exige une reconnaissance mutuelle et le développement d'une compréhension commune du projet (voir le Guide de planification de l'UTP, chapitre M5.4, page 167).



Illustration 3: Point info sur l'Europaplatz,
photo: ingenta.ch

Site Internet du projet «Hallo Ausserholligen»
(site Internet) →



Communication sur les chantiers: Ausserholligen

Ausserholligen évolue en quartier urbain. Ces prochaines années, des maîtrises d'ouvrage privées et publiques vont investir près de trois milliards de francs répartis sur plus de 40 projets dans le pôle de développement situé à l'ouest de Berne. Un document approuvé par toutes les maîtrises d'ouvrage définit la stratégie de communication. Un sounding board composé de personnes du quartier a été créé; des visites du chantier et des rencontres sur place autour d'un café sont organisées; un site Internet (hallo-ausserholligen.ch) et un journal du même nom ont vu le jour. En outre, une centrale répond aux appels passés sur la ligne du chantier, les «Baunews» fournissent tous les trimestres des informations sur l'ensemble des chantiers et une exposition permanente installée sur la toute proche Europaplatz présente les différents projets.

2.4 – Gestion des conflits

Lors de la phase de planification des interfaces de transports, les parties prenantes s'affrontent sur leurs divergences de point de vue, de terminologie, de culture organisationnelle et d'exigence. Dans l'optique du succès du projet, il est essentiel que les personnes impliquées soient ouvertes aux préoccupations des autres parties, écoutent attentivement les arguments avancés et posent des questions pour bien comprendre leurs intérêts. Les bonnes solutions demandent de la continuité, un échange régulier entre des partenaires de confiance et une circulation rapide et directe des informations. Les intérêts souvent implicites des différentes parties prenantes doivent impérativement être formulés clairement de sorte qu'elles puissent être prises en compte. À cet effet, il est notamment possible d'appliquer la méthode des modèles de fonction (voir le Guide de planification de l'UTP, chapitre M2.1, p. 99 ss).

UTP – Guide de planification
Interfaces de transports
(site Internet) →



Malgré tout, il peut arriver que les discussions n'aboutissent pas à une entente. Dans pareils cas, une procédure définie au préalable est souvent utile. Dans un premier temps, le groupe de projet tente de régler le conflit. Au besoin, une personne externe mène la médiation dans le but de trouver une solution à l'amiable. Dans un deuxième temps, en cas d'échec, le conflit est transmis au niveau supérieur, à savoir au comité de pilotage (voir chapitre 2.1). Ce dernier prend une décision tenant compte du projet global et des intérêts supérieurs de toutes les organisations impliquées.

Dans un troisième temps, si le comité de pilote échoue également à trouver une solution, le cas est confié à une instance externe. Il y a d'abord lieu de tenter une médiation avec un·e spécialiste neutre. Cette approche présuppose toutefois que toutes les organisations soient ouvertes à la discussion. Cela permet de prévenir les longues procédures et les coûts élevés. Si aucune de ces démarches n'aboutit, le dernier recours consiste à clarifier le conflit par voie judiciaire.

3 — Procédure et compétences

La planification d'interfaces de transports exige une harmonisation précise des procédures d'autorisation. Le chapitre qui suit décrit la répartition des compétences et la coordination des procédures complexes.

Procédure et compétences

La planification de bâtiments ou d'autres ouvrages servant exclusivement ou principalement au trafic ferroviaire est prise en charge par le gestionnaire d'infrastructure compétent, dans la mesure où cette dernière présente un besoin. Ces bâtiments ou autres ouvrages sont soumis à une autorisation octroyée par l'Office fédéral des transports dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans (art. 18 LCdF). Les bâtiments ou autres ouvrages qui servent (principalement, mais pas uniquement) à l'exploitation ferroviaire, doivent obtenir une autorisation selon le droit cantonal et le droit communal. Lorsque ces installations dites annexes affectent des immeubles appartenant à l'entreprise ferroviaire, leur sont contiguës ou risquent de compromettre la sécurité de l'exploitation, elles ne peuvent être autorisées que sur accord du gestionnaire de l'infrastructure (art. 18m LCdF).

CFF - Autorisation de travaux et de projets de construction (site Internet) →

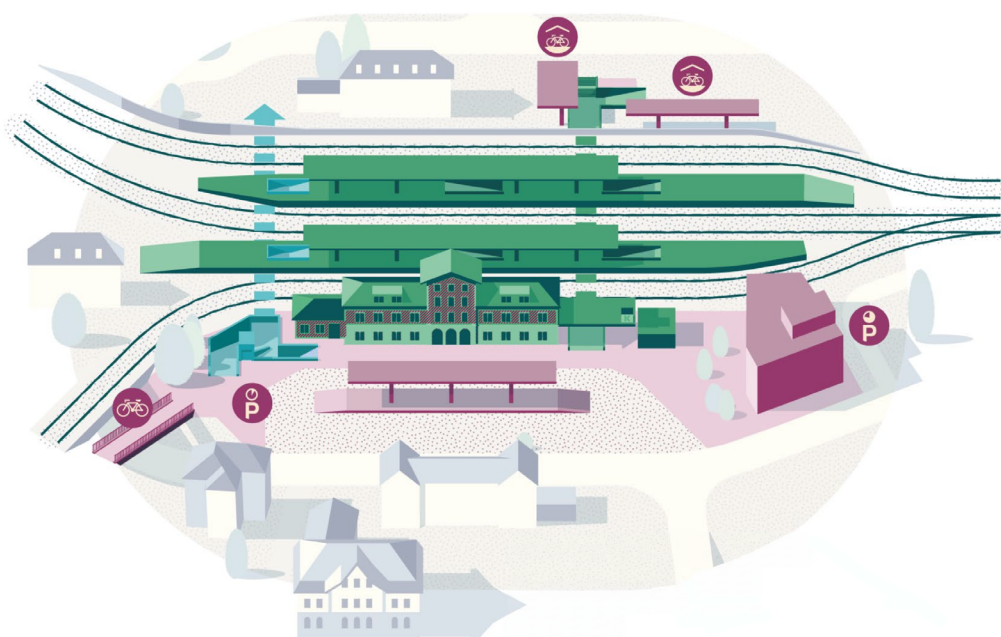


Pour le reste des bâtiments ou des autres ouvrages (p. ex. affectation commerciale), les propriétaires fonciers sont en principe responsables de la planification et de la construction. En règle générale, la commune d'implantation octroie l'autorisation de construire requise conformément à la législation en vigueur dans le canton ou la commune. Par ailleurs, les cantons appliquent leurs propres procédures (procédure du plan sectoriel des routes ou similaire) aux routes et places publiques dont ils sont propriétaires.

Office fédéral des transports

Communes/canton

En fonction de la situation



UTP - Guide de planification Interfaces de transports (site Internet) →



Illustration 4: Autorité d'autorisation compétente
Source de l'image: Guide de planification de l'UTP

L'illustration 4 représente les autorités d'approbation compétentes de manière schématique. Il se peut toutefois que la répartition des compétences ne soit pas toujours aussi claire, notamment lors de l'assainissement d'un pont ou de la construction d'un passage routier inférieur avec accès au chemin de fer. En cas de doute et sur demande, l'Office fédéral des transports fixe définitivement les compétences dans une décision incidente. Une liste des compétences par type d'installation est disponible au chapitre 6 du présent guide. Les procédures d'autorisation sont décrites en détail dans le Guide de planification de l'UTP, chapitre M1.3, p. 84 ss. En guise d'introduction à la procédure d'approbation des plans, la lecture du document «Guide de qualité formelle du dossier PAP» de l'Union des transports publics (UTP 2024) est fortement recommandée.

UTP – Guide de planification
Interfaces de transports
(site Internet) →



UTP – Guide de qualité
formelle du dossier PAP
(site Internet) ↗



Lorsque plusieurs éléments sont réalisés sur une interface de transports, il se peut que des procédures d'autorisation distinctes soient nécessaires, p. ex. si certains de ces éléments relèvent du droit ferroviaire et d'autres du droit cantonal ou communal. Une procédure combinée de planification et d'autorisation est indiquée lorsque des éléments de projet sont fortement dépendants les uns des autres sur le plan de la construction, de la localisation ou de la temporalité. C'est notamment le cas lors de l'élargissement d'un passage sous-voies avec traversée supplémentaire pour les vélos, qui peut donc faire l'objet d'une procédure unique régie par le droit ferroviaire. L'avantage réside dans le processus synchronisé depuis la mise à l'enquête publique jusqu'au traitement des oppositions. Toutefois, il convient de ne pas délimiter trop largement le projet, puisque des mesures ne pouvant être autorisées ou des oppositions/recours bloqueraient de fait des éléments non contestés et que, sans autorisation juridiquement valable, même des projets partiels ne pourraient être réalisés.

Remarque

La coordination temporelle des parties prenantes et des processus se révèle souvent complexe. Cela implique en effet un certain nombre de procédures de planification, de procédés et d'instruments. Il convient donc de prévoir suffisamment de temps lors de l'établissement du calendrier d'exécution. La planification d'infrastructures ferroviaires en particulier se déroule sur une période très longue. Il n'est pas rare que plus de 20 ans séparent la planification stratégique de la mise en service d'une infrastructure. En revanche, les investisseurs privés visent une réalisation en moins d'un an. Les processus de planification, les procédures et les échéanciers classiques sont détaillés dans le Guide de planification de l'UTP (voir chapitre B4, pp. 45-57). Il convient de prendre en compte notamment les effets de planifications asynchrones (voir chapitre B4.7, p. 54) et la coordination des processus (voir chapitre B4.8, p. 55 ss).

UTP – Guide de planification
Interfaces de transports
(site Internet) →



4 – Financement et indemnisation



Le financement des interfaces de transports est complexe et doit être négocié entre les parties prenantes du projet. Une répartition transparente des coûts garantit la sécurité de la planification et favorise la coopération entre les parties concernées.

4.1 – Financement

Office fédéral des transports
OFT – Fonds d’infrastructure
ferroviaire FIF
(site Internet) →



Département fédéral de
l’environnement, des trans-
ports, de l’énergie et de la
communication – Fonds pour
les routes nationales et le
trafic d’agglomération
(site Internet) →



Gestionnaire de l’in-
frastructure

Commune d’implantation

Propriétaires fonciers
publics/privés

Répartition des coûts pos-
sible sur la base d’intérêts

Les bâtiments ou autres ouvrages dédiés en tout ou partie au trafic ferro-
viaire sont en général financés par le fonds d’infrastructure ferroviaire
(FIF) de la Confédération (art. 62 en rel. avec art. 58 ss. LCdF). Pour les
bâtiments ou autres ouvrages qui ne sont pas affectés majoritairement au
chemin de fer, la compétence de la planification et du financement relève
des propriétaires fonciers, de la ville ou de la commune. Cette affirmation
se vérifie particulièrement lorsqu’il s’agit d’une gare routière, d’un projet
immobilier à la gare ou de la prolongation d’un passage inférieur sous une
route.

Pour les projets présentant un intérêt pour le transport, mais qui ne sont pas financés par
le FIF, un cofinancement par le fonds pour les routes nationales et le trafic d’agglomé-
ration (FORTA) de la Confédération entre en ligne de compte. La demande relative au
financement correspondant s’effectue dans le cadre des projets d’agglomération qui
sont saisis tous les quatre ans par les cantons auprès de la Confédération. Le FORTA
s’est révélé être une source intéressante pour le financement d’infrastructures desti-
nées aux piétons et aux cyclistes, d’arrêts de bus et, de manière générale, d’espaces
publics situés aux carrefours routiers.

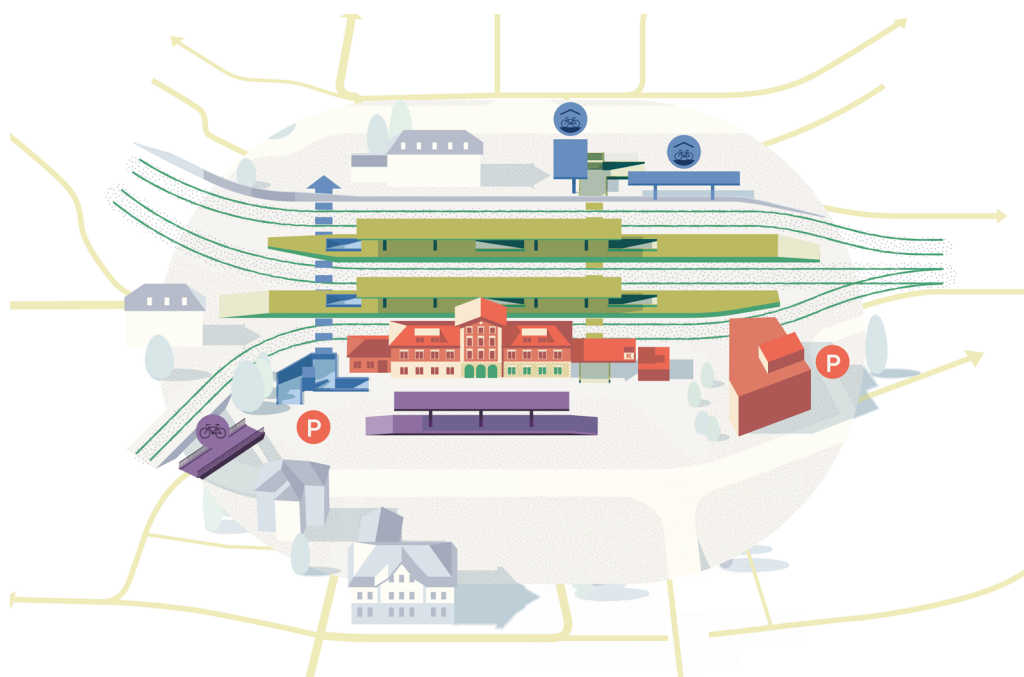


Illustration 5: Compétences en matière de planification, de financement et de réalisation,
source de l’illustration: Guide de planification de l’UTP

UTP – Guide de planification
Interfaces de transports
(site Internet) →



Financement

L'illustration 5 précise les compétences en matière de financement. Il est souvent impossible d'affecter la compétence à un seul acteur. À la demande d'une ville p. ex. un nouveau passage sous-voies peut également être étendu au trafic cycliste et financé conjointement par le gestionnaire de l'infrastructure et la ville, ou un nouveau pont routier peut s'avérer utile à la circulation ferroviaire via un accès supplémentaire aux quais.

Pour les ouvrages de croisement, les interfaces de transports et les projets de tiers, un financement commun des bâtiments ou autres ouvrages est prévu. Ces projets peuvent être en partie cofinancés à partir du FIF et en partie à partir d'autres sources. Le calcul de la prise en charge des frais est exposé en détail dans le droit ferroviaire (voir le tableau au chap. 6). Il tient compte non seulement de la responsabilité principale selon le droit ferroviaire, mais aussi du calcul des intérêts individuels et des avantages monétaires mesurables (p. ex. de la rénovation anticipée) des parties prenantes. À cet égard, il faut tenir compte de l'exploitation et de l'entretien d'une construction pendant toute la durée de vie. La participation de tiers ne doit en aucun cas entraîner de charges supplémentaires pour la Confédération, ni dans la phase de construction, ni dans la phase d'exploitation.

Remarque

Pour les petits projets et les projets peu complexes, il peut s'avérer judicieux de disposer d'une clé commune pour les coûts totaux, y c. coordination, sécurité, etc. (les «conventions contraires relatives aux frais» au sens de l'art. 32 LCdF sont autorisées). Dans les projets plus complexes ou de grande envergure, présentant un grand nombre de mesures, il est plus pertinent de définir une clé de répartition détaillée ainsi que des mesures provisoires, des mesures de sécurité, etc. Dans la pratique, des approches pragmatiques sont également adoptées dans les grandes gares, ce qui est possible lorsque tous les partenaires concernés sont d'accord.

4.2 – Rémunération mutuelle et indemnisation

Pour les utilisations à long terme, la répartition des surfaces, la cession des droits de superficie ou des droits d'utilisation ou encore la location ou la vente des surfaces sont possibles. En matière de tarification de l'utilisation dans l'intérêt public, entre plusieurs collectivités et entreprises de transports publics, la retenue est de mise: il faut en général renoncer à un rendement maximal, dans l'intérêt de la réalisation commune du projet. En revanche, pour calculer un prix orienté marché (p. ex. pour le développement de biens immobiliers à affectation commerciale), il est possible de réunir une commission cantonale d'évaluation ou de demander l'estimation de spécialistes en immobilier. De nombreuses villes connaissent des directives s'appliquant aux habitats d'utilité publique ou à prix avantageux situés à proximité de la gare. Les réglementations cantonales et communales relatives à la taxe sur la plus-value s'appliquent non seulement pour la vente, mais aussi, la plupart du temps, pour la cession des droits de superficie.

Même pour l'utilisation provisoire de surfaces d'installation, de voies d'accès au chantier etc. une indemnisation est possible. Celle-ci doit être définie en fonction de l'utilisation et des pertes financières essuyées par les propriétaires fonciers, p. ex., en raison de la gêne occasionnée ou du manque à gagner lié aux places de stationnement. La base légale est définie pour le gestionnaire de l'infrastructure dans la LCdF, l'OCPF⁴ et la loi sur le transport de voyageurs (LTV); dans les villes et les communes, on la trouve dans un règlement sur l'utilisation du domaine public. Les dérogations aux prix modérés sont souvent prévues dans les règlements et doivent servir de base à des imputations mutuelles entre collectivités.

4 Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire

Remarque

La saisie dans le registre foncier ou au moins un accord écrit est requis pour l'utilisation mutuelle de biens-fonds. Les CFF utilisent à cet égard **des contrats de gare de droit public**. Avec leur «**Concept relatif à la réalisation et au financement de projets communs entre CFF Infrastructure et les tiers**» les CFF disposent d'une réglementation interne qui détaille avec plus de précision encore les explications ci-dessus sur la répartition des coûts.

5 — Méthodes de planification

Une bonne planification repose sur des méthodes éprouvées. Les plans d'objectifs de développement, modèles de flux de personnes et pondérations des intérêts débouchent sur des solutions viables.

Méthodes de planification

Planification des surfaces disponibles

Les méthodes sélectionnées pour la planification sont présentées ci-dessous. Il s'agit notamment du plan d'objectifs de développement des gares, de la modélisation des flux de personnes, de la garantie de la qualité urbanistique, de la gestion des intérêts en matière de protection et de la gestion des intérêts concurrents. Pour plus d'informations sur les méthodes de planification, consulter le Guide de planification de l'UTP (voir chapitres M1 à M5).

UTP – Guide de planification
Interfaces de transport
(site Internet) →



5.1 – Planification des surfaces disponibles

Dans les interfaces de transports, l'espace limité est l'objet de toutes les convoitises. Plus la concertation relative à l'utilisation de ces surfaces limitées est forte, mieux les interfaces de transports fonctionnent en tant que système global. Si une situation est particulièrement complexe ou contestée, il convient d'élaborer un **plan d'objectifs de développement Gare** (POD, voir Guide de planification de l'UTP, chapitre M5.3, p. 157 ss) sur la base des objectifs concertés de la ville/commune et de la région en matière d'aménagement du territoire. Avec cet instrument, les parties prenantes disposent d'un processus pour mettre en œuvre les offres d'aménagement du territoire de manière optimale.

UTP – Guide de planification
Interfaces de transport
(site Internet) →



L'accent est mis sur les développements à moyen et long terme des surfaces, bâtiments, et chemins dans une interface multimodale. Dans le cadre d'un processus à plusieurs étapes jalonné d'ateliers, les parties prenantes (communes d'implantation, entreprises de transport, prestataires de mobilité, propriétaires fonciers privés, etc.) coordonnent leurs besoins et leurs représentations d'avenir. Le plan d'objectifs de développement (POD) est un instrument de planification des CFF dont le caractère n'est pas contraignant mais informatif. Les CFF décident de son élaboration.

5.2 – Modélisation des flux de personnes

Le dimensionnement des passages sous-voies, installations de quai, rampes et escaliers dans les interfaces de transports est déterminant pour la sécurité. C'est pourquoi il fait l'objet d'un examen minutieux par les gestionnaires de l'infrastructure et d'une validation par l'Office fédéral des transports. Le dimensionnement repose sur les flux de personnes dans les interfaces de transports, qui, en règle générale, sont calculés par un bureau externe. Le dimensionnement repose sur le «cas de charge», lui-même basé sur les charges maximales escomptées. Les constructions nouvelles sont dimensionnées en tenant compte du potentiel maximum des moyens de transport et de l'environnement à long terme, c'est-à-dire de façon généreuse; pour les assainissements, les données de croissance à moyen terme sont prises en compte.

Pour le calcul des flux de personnes, l'environnement et l'emplacement des interfaces de transports sur le réseau de transport joue un rôle important. Lorsque les affectations (habitat, travail, loisirs, etc.) et les lignes de bus et de train augmentent, il en va de même pour le nombre de personnes se déplaçant à pied et le dimensionnement des installations. Les chiffres relatifs aux calculs des flux de personnes sont fournis par les CFF. Les flux de mouvement attendus sont représentés dans une **matrice origine-destination** pour que les communes d'implantation soient à même de les suivre. S'il manque des éléments importants comme les développements de terrains prévus à proximité des gares, les communes d'implantation peuvent intervenir auprès de la direction de projet, afin que les chiffres soient passés en revue dans un effort commun.

Remarques

Du point de vue des villes et communes, des passages sous-voies ou supérieurs supplémentaires sont souvent nécessaires pour mieux connecter les espaces urbains. Pour les gestionnaires de l'infrastructure, la circulation longitudinale qui en résulte éventuellement sur les quais est problématique pour des raisons de sécurité. Le gestionnaire de l'infrastructure peut uniquement participer aux coûts d'un passage sous-voies ou passage supérieur s'il en résulte une utilité pour l'exploitation.

Méthodes de planification

Modélisation des flux de personnes

Envoyer un e-mail à Gestion des locataires et des partenaires CFF (MPA) (mieter.partner.management@sbb.ch) →



Une concertation très précoce en amont entre la commune d'implantation et le gestionnaire de l'infrastructure est déterminante pour la réussite du projet de passage sous-voies ou supérieur supplémentaire. En raison des longs délais nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructure ferroviaire, la commune d'implantation devrait contacter en amont le gestionnaire de l'infrastructure compétent. Aux CFF, c'est Gestion des locataires et des partenaires (MPA) qui remplit cette fonction.

RTE 24200 ([site Internet](#)) →



Avec la réglementation RTE 24200, les planificatrices et planificateurs disposent d'une aide complète.

5.3 – Garantie de la qualité urbanistique

Office fédéral de la culture – Stratégie Culture du bâti (site Internet) →



La culture du bâti influence la qualité de nos villes et de nos communes, ainsi que la manière dont nous percevons et utilisons les espaces. Avec sa stratégie Culture du bâti, la Confédération s'engage pour que les projets de construction contribuent durablement à la qualité de vie. Les villes et communes suisses ainsi que les CFF, en tant que principal gestionnaire de l'infrastructure suisse et propriétaire important de biens immobiliers, assument une responsabilité importante à cet égard. Leurs projets contribuent à ce que les interfaces de transports soient fonctionnelles et convaincantes sur le plan urbanistique, et qu'elles améliorent la qualité de vie à long terme.

Sur la base des huit critères du système de qualité de Davos, les aspects suivants sont pertinents pour l'évaluation des projets.

1. Rapport au lieu et identité

Le projet convient-il au lieu (échelle, typologie et expression)?
L'architecture et les espaces libres s'inscrivent dans l'environnement, l'histoire et le paysage et respectent une échelle favorable au trafic piétonnier.

2. Qualité conceptuelle

La conception du projet est-elle soignée (forme, matériaux et détails)?
Structure claire, proportions harmonieuses, matériaux de qualité et exécution précise garantissant une qualité durable.

3. Fonctionnalité et utilité au quotidien

Le projet favorise-t-il une bonne utilisation de l'espace au quotidien?
Espaces fonctionnels, flexibles et accessibles. Bonne orientation, confort et facilité d'adaptation.

4. Espace public et qualité de l'environnement

Le projet apporte-t-il une contribution à l'espace public?
Transitions judicieuses, adressage clair et espaces libres attrayants présentant une qualité de séjour élevée.

Méthodes de planification

Garantie de la qualité urbanistique

5. Durabilité et conscience des ressources

Les constructions sont-elles écologiques, efficaces sur le plan énergétique et durables?

Matériaux, consommation d'énergie, gestion des surfaces et cycle de vie axés sur la longévité et l'économie circulaire.

6. Gestion de l'existant

L'existant est-il respecté et développé?

Structures existantes intégrées ou développées, plutôt que remplacées.

Projet favorisant la continuité et l'identité.

7. Culture des processus et du dialogue

L'assurance qualité et la participation ont-elles été garanties?

Intégration à un stade précoce des spécialistes et des pouvoirs publics, voies décisionnelles transparentes et attributions clairement définies.

Communication en continu pendant les phases de préparation et de construction.

8. Plus-value sociale

Le projet a-t-il un impact positif sur l'identité, le sentiment d'appartenance ou la qualité du séjour?

L'ouvrage ne sert pas uniquement des intérêts individuels, mais renforce la cohésion et la qualité du site.

Les cantons et les communes d'implantation ont souvent recours à des procédés d'assurance qualité (p. ex. concours d'idées ou planifications test) pour explorer les possibilités en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, comparer les intérêts des différents acteurs et intégrer en amont les groupes d'intérêts. Les gestionnaires de l'infrastructure, quant à eux, développent des projets de transport dans le but de coordonner l'offre, le matériel roulant et l'infrastructure de manière fonctionnelle et efficace. Les procédures garantissant la qualité ne faisant pas partie de leur standard, il peut s'avérer judicieux de les intégrer en amont dans cette procédure.

Méthodes de planification

Garantie de la qualité urbanistique

Il en va de même pour les services de la protection des monuments historiques compétents (aux CFF ou dans les cantons); cela permet de promouvoir la qualité de la culture du bâti et de simplifier la procédure d'autorisation de construire. L'obligation de garantir une culture du bâti de grande qualité est prescrite par la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (art. 2 et 3 LNP), et fait partie des objectifs de nombreuses villes.

Qualité architecturale du toit sur le quai 1 de la gare d'Olten

À la gare d'Olten, côté ouest, la marquise «Stadtdach» constitue un élément architectural marquant qui offre à la place de la gare identité, structure et protection. Sa conception tout en retenue permet d'avoir une vue dégagée sur le bâtiment voyageurs historique tout en créant une atmosphère lumineuse et ouverte lors de l'arrivée à la gare. Le quai 1 va également bénéficier d'une nouvelle marquise plus longue, dont la conception s'inspire du «Stadtdach». Les exigences de qualité urbanistiques et architecturales posées à cette marquise vont au-delà de l'exécution standard des CFF. Les quatre maîtrises d'ouvrage (ville d'Olten, canton de Soleure, CFF Immobilier et CFF Infrastructure) se sont mises d'accord pour que les CFF financent les coûts afférents à une exécution standard en matière de construction, d'exploitation et d'entretien et que les dépenses supplémentaires soient prises en charge par la ville et les cantons.

5.4 – Gestion des intérêts concurrents

Lors de la planification d'interfaces de transports, divers droits en matière de protection et d'utilisation entrent en ligne de compte. Les intérêts relatifs à la planification du transport, à l'urbanisme et à la conservation des monuments historiques s'opposent souvent au besoin de disposer d'espace libre et d'espace vert et à la qualité du séjour. Ils doivent être soigneusement pondérés lors de la planification. La pondération des intérêts est un instrument éprouvé de l'aménagement du territoire suisse. Selon l'art. 3 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), tous les intérêts publics et privés sont recensés, évalués et comparés les uns aux autres.

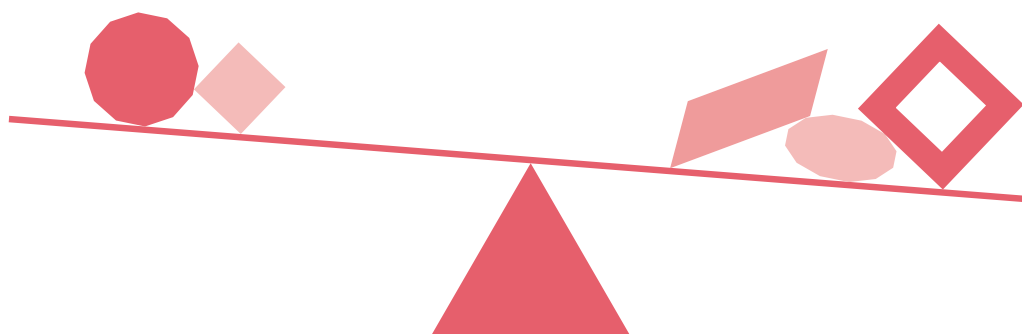


Illustration 6: Pondération des intérêts au sens de l'art. 3 OAT
Source de l'illustration: Territoire & Environnement, mars 1/2020, EspaceSuisse

En cas d'intérêts concurrents, on vise dans un premier temps une optimisation. Cette démarche s'avère souvent fructueuse: elle permet, à partir du conflit initial, de dégager des solutions fondées sur des variantes ou des alternatives à la planification existante. Dans ce contexte, des synergies entre plusieurs projets ou des renoncements partiels sont envisageables. Si aucune optimisation n'est possible, une décision est prise sur la base de la pondération des intérêts afin de prioriser l'un ou l'autre intérêt. En revanche, les projets tenant compte uniquement des transports sans considérer d'autres intérêts comme la conservation des monuments historiques ne sont pas autorisés (voir art. 3, al. 3, LPN).

Méthodes de planification

Gestion des intérêts concurrents

Une pondération minutieuse des intérêts permet non seulement d'obtenir de bons résultats bénéficiant d'un large soutien et des décisions claires, mais elle crée également une base solide pour la communication du projet et les éventuelles procédures judiciaires. Dans la jurisprudence, la pondération des intérêts effectuée (ou non) est prise en compte. EspaceSuisse propose gratuitement un dossier orienté vers la pratique sur ce thème.

EspaceSuisse – Pondération des intérêts (site Internet) →



Conférence tripartite – Dialogue Densifier avec qualité (site Internet) →



Lancé par la Conférence tripartite, le dialogue «Densifier avec qualité» porte sur les procédés et instruments permettant un développement de qualité vers l'intérieur. Une documentation complète est à la disposition du public.

6 – Bâtiments ou autres ouvrages des interfaces de transports

Des quais aux toilettes publiques en passant par les installations de garage des vélos, le présent chapitre propose un aperçu des éléments structurels, de leur dimensionnement, des autorisations et du financement.

Le présent chapitre propose un aperçu du dimensionnement, de la procédure d'autorisation et du financement des bâtiments ou autres ouvrages (p. ex. prolongements de quais, installations de places pour vélos ou Kiss and Ride) dans les interfaces de transports. En fonction de la constellation sur place, des exceptions sont possibles. Les exceptions relatives au maintien de la substance fonctionnent de la même manière que celles concernant les constructions nouvelles.

6.1 – Sous-projets

1. Passages supérieurs, passages sous-voies (Constructions nouvelles, extensions ou assainissements, y c. trafic cycliste)

Dimensionnement

- Pour les constructions nouvelles: dimensionnement tenant compte du potentiel maximum des moyens de transport et de l'environnement à long terme
- Maintien de la substance/remplacement/construction nouvelle: selon les prévisions de croissance à moyen terme (p. ex. 2040)
- Sur la base des flux de personnes attendus pendant les pics de demande («cas de charge»). Les résultats sont consignés dans une matrice origine-destination

Procédure de demande d'autorisation

- Construction nouvelle/agrandissement avec accès aux quais: PAP selon art. 18 ss. LCdF
- Sans accès aux quais: autorisation en tant qu'installation annexe au sens de l'art. 18m LCdF
- Bases du financement: art. 24-32 LCdF, art. 35a LCdF, art. 30 OCPF

Financement (investissement, exploitation et entretien)

- Sans accès aux quais (p. ex. pour faire le lien entre les quartiers): 100% ville/commune, à condition que la ville ou la commune soit la seule à déclencher le projet et à en profiter
- Avec accès aux quais: Une participation aux coûts est prévue lorsque l'entreprise ferroviaire en retire des avantages ⁵
- Autre possibilité: clé de répartition pragmatique et forfaitaire, selon l'utilité estimée ou selon un contrat d'urbanisme
- Nouvelles montées ou descentes, rampes, nouveaux ascenseurs vers les quais, etc.: 100% par le gestionnaire de l'infrastructure ⁶
- Respect des exigences posées aux installations ferroviaires en vertu de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand): 100% gestionnaire de l'infrastructure ⁷

5 Les parties conviennent d'une méthodologie commune pour la collecte et l'évaluation des avantages. Selon les cas, des analyses de flux de personnes, des simulations ou d'autres mesures peuvent être réalisées.

6 Uniquement si le gestionnaire de l'exploitation manifeste un intérêt envers l'installation. En général, des rampes sont mises en place; les ascenseurs constituent toujours une priorité de deuxième ordre.

7 La finalité initiale doit être prise en compte: si un passage supérieur/sous-voies a été créé afin d'assurer une meilleure desserte du quartier, le mandant initial contribue au financement. Il convient également de vérifier p. ex. si le gestionnaire de l'infrastructure peut, en raison du principe de proportionnalité, renoncer à la mise en conformité avec la LHand d'autres équipements dans une perspective globale.

Bâtiments ou autres ouvrages des interfaces de transports

Sous-projets

- Exploitation commerciale (p. ex. magasins situés dans des passages sous-voies): la clé de répartition doit être négociée à part (p. ex. dans un contrat d'urbanisme qui dépend p. ex. des surfaces).
- Si un financement par le FIF n'est pas possible, le FORTA peut être considéré comme source de cofinancement potentielle dans le cadre des projets d'agglomération.

- 2. Ouvrage de croisement, p. ex. agrandissement d'une route publique passant sous un pont ferroviaire existant

Dimensionnement

- Conformément aux directives s'appliquant au rail et à la route

Procédure de demande d'autorisation

- PAP selon l'art. 18 ss. LCdF (si l'installation ferroviaire est le déclencheur)
- Autorisation en tant qu'installation annexe, au sens de l'art. 18m LCdF (si une autre installation fait office de déclencheur)

Financement (investissement, exploitation et entretien)

- Bases du financement: art. 24-32 LCdF, art. 30 OCPF.
- Cas fréquent: le pont appartient au gestionnaire de l'infrastructure. La commune finance l'investissement relatif à l'extension, les coûts de rénovation anticipée et une contribution unique pour l'exploitation/l'entretien de l'extension au-delà de la durée de vie de l'ouvrage (env. 40-80 ans, voir réglementation CFF I-04410).
- Si un financement par le biais de l'OCPF n'est pas possible, on peut éventuellement envisager un cofinancement par le biais du FORTA dans le cadre des programmes d'agglomération.

3. Installations pour le stationnement des vélos⁸

Dimensionnement

- Selon la planification communale
- Selon les besoins du gestionnaire de l'infrastructure

Procédure de demande d'autorisation

- Permis de construire selon le droit cantonal et communal
- Si sur la propriété du gestionnaire de l'infrastructure: autorisation en tant qu'installation annexe selon l'art. 18m LCdF

Financement (investissement, exploitation et entretien)

- Un financement via le FIF n'est possible que pour les gares qui sont explicitement mentionnées dans l'annexe à l'OCPF; pour les autres, un cofinancement via le FORTA (partie projets d'agglomération) est possible.
- Autre option: paiement unique ou en continu au gestionnaire de l'infrastructure pour l'exploitation/l'entretien.
- Financement des CFF: max. 50% du dimensionnement nécessaire pour les places pour vélo.
- Si une installation de places pour vélos de grande envergure est nécessaire, la commune d'implantation finance le reste de l'installation à hauteur de 100%.
- Si la vélostation doit être déplacée en raison de travaux de transformation des CFF, les CFF prennent en charge les services de remplacement, à condition que la vélostation ne soit pas arrivée au terme de sa durée de vie.
- Installations souterraines sécurisées: les CFF peuvent mettre leur bien-fonds à disposition gratuitement, à condition qu'il ne soit pas nécessaire au développement immobilier, sinon aux prix du marché (exploitation de l'installation par les communes d'implantation).

8 Il existe des différences entre les vélostations en surface/non surveillées, les vélostations sécurisées et les vélostations surveillées, voir [Informations techniques sur les parkings à vélo des CFF](#).

Bâtiments ou autres ouvrages des interfaces de transports

Sous-projets

4a. Quais, y c. marquises

Dimensionnement	- Quais: <u>RTE 24200</u> (disponible à partir du 1.7.2026, voir liste des textes de référence)
Procédure de demande d'autorisation	- PAP (simplifiée) selon art. 18 ss. LCdF
Financement (investissement, exploitation et entretien)	- Marquise: en général 100% FIF (fait partie de l'infrastructure selon l'art. 62 LCdF) ⁹ . - La ville/commune souhaite l'extension (p. ex. jusqu'au passage sous-voies): elle finance 100% de l'investissement, ainsi que l'exploitation et l'entretien pendant la durée de vie de l'ouvrage.

4b. Quais et marquises combinés à un arrêt de bus

Dimensionnement	- Quais: RTE 24200 (à partir du 1er juillet 2026 voir registre foncier), en coopération avec l'entreprise de transport concernée sur place.)
Procédure de demande d'autorisation	- PAP (simplifiée) – selon l'utilité déterminée en tant qu'installation ferroviaire (annexe)
Financement (investissement, exploitation et entretien)	- Négociation dans un contrat de gare ou un contrat d'urbanisme. - Autre option: pragmatique, en cas d'utilisation commune, généralement 50/50.

5. Gare routière, place de la gare, autres espaces publics, y c. routes

Dimensionnement	- Selon les directives des villes/communes, cantons et gestionnaires de l'infrastructure
Procédure de demande d'autorisation	- Permis de construire selon le droit cantonal et communal
Financement (investissement, exploitation et entretien)	- Selon qui est compétent pour les routes/espaces publics et qui est compétent pour l'infrastructure des transports publics (routiers). - Éventuellement, un cofinancement via le FORTA (partie projets d'agglomération) est possible.

6. Bâtiments voyageurs, bâtiments ou autres ouvrages utilisés à des fins commerciales

Dimensionnement	- Zone accueillant du trafic public: <u>Aide à la planification des installations ouvertes au public de l'UTP</u> (voir liste des textes de référence)
Procédure de demande d'autorisation	- Permis de construire selon le droit cantonal et communal
Financement (investissement, exploitation et entretien)	- p. ex. CFF Immobilier - Cofinancement par des investisseurs privés possible.

⁹ Aux CFF, financement uniquement si inclus dans leur stratégie, sinon, à la charge de la ville/commune à 100%: contrôle de l'installation après 40 ans, puis év. transfert de propriété au gestionnaire d'infrastructure (uniquement en bon état, cf. art. 35 OCPF).

7. Places de stationnement P+R pour la clientèle des chemins de fer

Dimensionnement

- Selon entrée dans le plan directeur de quartier cantonal ou régional
- Selon les besoins de l'entreprise ferroviaire
- Selon les besoins de la commune d'implantation et les possibilités sur places en termes d'aménagement du territoire et de transport

Procédure de demande d'autorisation

- Permis de construire selon le droit cantonal et communal
- Si sur la propriété d'une entreprise ferroviaire: installation annexe au sens de l'art. 18m LCdF

Financement (investissement, exploitation et entretien)

- L'entreprise ferroviaire et la commune d'implantation se partagent la création et la gérance. La répartition exacte est fonction des intérêts de chacun, de la propriété et de l'utilité pour les parties prenantes.

8. Kiss and Ride, taxi, autopartage¹⁰, stationnement des voitures, livraisons

Dimensionnement

- Selon les besoins de l'entreprise ferroviaire et les possibilités sur places en termes d'aménagement du territoire et de transport

Procédure de demande d'autorisation

- Permis de construire selon le droit cantonal et communal
- Si sur la propriété de l'entreprise ferroviaire: installation annexe avec approbation du gestionnaire de l'infrastructure selon l'art. 18m LCdF

Financement (investissement, exploitation et entretien)

- L'entreprise ferroviaire et la commune d'implantation se partagent la création et la gérance en fonction de leurs intérêts.

9. Toilettes publiques (p. ex. sur la place de la gare)

Dimensionnement

- Orienté vers les besoins de la clientèle et des autres utilisatrices et utilisateurs

Procédure de demande d'autorisation


- Permis de construire selon le droit cantonal et communal

Financement (investissement, exploitation et entretien)

- Jusqu'à 100% par l'entreprise ferroviaire si le site se trouve sur son territoire; jusqu'à 100% par la ville/commune si le site est hors territoire.
- Exploitation et entretien: comme pour l'investissement; souvent, participation en fonction de l'intérêt, dans le cadre des contrats de gare ayant été négociés.

¹⁰ Vaut également pour le partage d'autres véhicules (vélos, trottinettes, etc.)

7 — Bases de la planification



Une planification minutieuse permet d'aboutir à des solutions durables. Les dispositions légales, les normes techniques et les contenus qui se sont avérés pertinents pour le manuel de projet constituent la base des interfaces de transports.

7.1 – Bases légales et techniques

Bases spécialisées, y c. normes



UTP Union des transports publics (2023):
Interfaces de transports – Guide de planification pour les acteurs locaux.



UTP Union des transports publics (2020):
RTE 24200. Élaboré par le groupe de travail KIS de l'UTP, version du 1.2.2020.



UTP Union des transports publics (2024):
Guide «Qualité formelle du dossier PAP». Élaboré par les CFF, version 1.0 du 31.5.2024.

Union des villes suisses (2020):
Orientierungshilfe Prozesse und Kostenteiler (Aide à l'orientation sur les processus et les clés de répartition). Document interne du Groupe d'experts des ingénieurs des villes et des communes.

OFT (2026):
Directives de l'OFT (Guidance): accords du gestionnaire de l'infrastructure avec des tiers.

Bases de la planification

Bases légales et techniques

Bases légales (classées par numéro RS)



RS 451

Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN)



RS 742.101

Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)



RS 742.120

Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)



RS 742.141.1

Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (Ordonnance sur les chemins de fer, OCF) du 23 novembre 1983



RS 742.141.11

Ordonnance de l'OFT sur les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) du 17 mai 2024



RS 742.142.1

Ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF) du 2 février 2000



RS 745.1

Loi sur le transport de voyageurs (LTV) du 20 mars 2009



RS 745.11

Ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV) du 4 novembre 2009

Informations complémentaires



Programme pour les interfaces de transports de l'ARE (page d'accueil de l'ARE)



Réseau interfaces multimodales (page d'accueil)

7.2 – Exemples de contenus du manuel de projet

Il est recommandé d'utiliser les contenus suivants dans un manuel de projet de planification des petites et moyennes interfaces de transports.

1. But, objectifs et collaboration
 - 1.1 Introduction et but
 - 1.2 Objectif
 - 1.3 Collaboration
 - 1.4 Gestion des conflits
 - 1.5 Approbation et mise à jour
2. Situation initiale et périmètre
 - 2.1. Situation initiale
 - 2.2. Périmètre
3. Organisation
 - 3.1 Parties prenantes
 - 3.2 Service administratif
 - 3.3 Rôles et tâches
 - 3.4 Planning
 - 3.5 Dépendances importantes¹¹
4. Réunions
 - 4.1 Ordre du jour standard
 - 4.2 Documentation de la réunion
 - 4.3 Liste des points en suspens
5. Management de la qualité
 - 5.1 Management des risques
 - 5.2 Reporting et controlling
 - 5.3 Gestion des modifications
6. Communication
7. Annexes

¹¹ Cela inclut les dépendances importantes liées au processus d'approbation, (p. ex. votations populaires). Il est possible de formuler, p. ex., des clauses d'interruption – Que se passe-t-il si les CFF, le peuple, le Conseil communal, etc. ne valide pas le financement de la planification ou de la réalisation du projet avant le jour J?

