



18.065

Message

**relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement
alloués à partir de 2019 pour les contributions aux mesures prises
dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

du 14 septembre 2018

Monsieur le Président,
Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons le projet d'un arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2019 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, en vous proposant de l'adopter.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

14 septembre 2018

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Alain Berset
Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

Condensé

Dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération soutient, par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), des mesures permettant l'amélioration du trafic d'agglomération. Par le présent message, le Conseil fédéral propose de libérer les ressources nécessaires pour la -troisième génération des projets d'agglomération de ce programme à partir de 2019, pour un montant de 1,3 milliard de francs.

Contexte

Les trois quarts de la population suisse vivent dans une ville ou une agglomération, quatre personnes actives en Suisse sur cinq y ont leur travail, et près de 84 % des prestations économiques y sont réalisées. D'après les perspectives de transport 2040 de la Confédération, la concentration des places de travail dans les agglomérations se poursuivra. Ce développement est d'ailleurs en ligne avec les objectifs de la politique suisse du développement territorial, mais il place les infrastructures de transport face à des enjeux importants. Aujourd'hui, les volumes de trafic au sein des villes et des agglomérations, que ce soit par la route ou par le rail, sont déjà nettement plus élevés qu'à l'extérieur et la part des trajets faits sur fond de très fort taux d'occupation aux heures de pointe du matin et du soir, augmentera encore nettement d'ici 2040, par rapport à 2010. Dès lors, le besoin d'optimisation et d'aménagement des infrastructures visant à améliorer la fonctionnalité du système global de transport et à favoriser le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti demeure urgent dans les villes et les agglomérations. De plus, pour atteindre les objectifs fixés en matière de développement territorial, il faut une coordination étroite de l'urbanisation et des transports.

Bien souvent, les cantons et les communes ne sont pas en mesure de financer à eux seuls les infrastructures nécessaires aux fonctions incombant aux agglomérations. Le programme en faveur du trafic d'agglomération a donc été créé afin de permettre un cofinancement des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Dans le cadre de ce programme, la Confédération apporte, depuis 2008, sa contribution aux infrastructures rendant possible un système global de transport plus efficace et plus écologique dans les zones urbaines concernées et qui, grâce à une planification cohérente des transports, de l'urbanisation et du paysage, participe à un développement territorial durable. Après le financement unique de projets urgents au début du programme, des projets très variés ont été cofinancés avec succès dans le cadre des projets dits d'agglomération (deux générations jusqu'à présent). L'approbation du FORTA par le peuple et les cantons garantit un financement illimité dans le temps des mesures relevant du trafic d'agglomération à partir de 2018.

Le cofinancement par la Confédération de mesures relatives au trafic d'agglomération doit faire l'objet d'une demande de la part des organismes responsables de tels projets. Ceux-ci énumèrent toutes les mesures susceptibles d'être cofinancées et doivent démontrer une coordination cohérente des mesures en matière de trans-

port et d'aménagement territorial. Les fonds doivent être investis de manière à permettre une amélioration de la qualité du système de transport et à favoriser l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, une utilisation plus modérée des ressources et une augmentation de la sécurité des transports. Les contributions fédérales dépendent de l'efficacité globale des projets et évoluent entre 30 % et 50 % au maximum des coûts d'investissement imputables.

Contenu du projet

Le présent arrêté fédéral porte sur la mise à disposition des crédits d'engagement pour les projets d'agglomération de troisième génération.

Fin 2016, l'Office fédéral du développement territorial avait reçu pour examen 37 projets de ce type, dont trois étaient nouveaux et 34, issus des générations précédentes, avaient été retravaillés. Les mesures de transport déposées en vue d'un cofinancement par la Confédération s'élèvent à près de six milliards de francs. Afin de permettre une allocation efficace des moyens, par nature limités, les projets et les mesures ont été classés par ordre de priorité, les premiers étant ceux qui contribuent à la résolution des problèmes de transport les plus importants et présentent le meilleur rapport coût/utilité. Lors de l'examen des projets de troisième génération, la cohérence avec les générations précédentes et l'avancement de la mise en œuvre des mesures correspondantes sont deux des critères ayant servi à l'évaluation de l'efficacité.

Le présent message expose, d'un côté, le résultat du processus exhaustif d'examen auquel les projets d'agglomération ont été soumis. De l'autre, il propose de libérer des crédits d'engagement pour un montant de 1,34 milliard de francs en faveur des mesures arrivant à maturité financière qui sont prêtes à être réalisées en l'espace de quatre ans.

Table des matières

Condensé	6796
1 Présentation générale du projet	6801
1.1 Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)	6801
1.2 Signification des villes et des agglomérations pour la Suisse	6802
1.3 Signification des infrastructures nationales de transport pour les villes et les agglomérations	6802
1.4 Evolution des transports et du développement territorial dans les villes et les agglomérations	6803
1.5 Cofinancement par la Confédération des infrastructures dédiées au trafic d'agglomération	6804
1.6 Enseignements et effets du programme en faveur du trafic d'agglomération	6807
1.7 Les projets d'agglomération, instrument favorisant un développement territorial cohérent	6808
1.8 Coordination des programmes «PRODES infrastructure ferroviaire», «PRODES routes nationales» et «programme en faveur du trafic d'agglomération»	6810
2 Le projet vu dans un contexte élargi	6811
2.1 Proposition du Conseil fédéral	6811
2.2 Principes du programme en faveur du trafic d'agglomération	6811
2.3 Processus et procédure pour la troisième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération	6812
2.3.1 Objectif et déroulement de la procédure	6812
2.3.2 Modifications par rapport aux générations précédentes	6814
2.3.3 Méthode d'examen	6816
2.4 Projets d'agglomération déposés (demandes de financement)	6819
2.5 Procédure de mise en consultation	6821
2.5.1 Projet à mettre en consultation	6821
2.5.2 Résumé des résultats de la procédure de consultation	6821
2.5.3 Evaluation des résultats de la procédure de consultation	6822
2.6 Résultats de l'examen des projets d'agglomération	6824
2.6.1 Respect des exigences de base	6824
2.6.2 Aperçu des résultats de l'évaluation des effets des projets de troisième génération	6825
2.6.3 Résultats de l'examen des effets des projets	6830
2.6.4 Résultats du classement des mesures par priorité	6835
2.7 Fonds fédéraux demandés au titre du programme en faveur du trafic d'agglomération de troisième génération	6838
2.8 Aperçu de toutes les générations	6841

2.9	Mise en œuvre du programme en faveur du trafic d'agglomération	6846
2.9.1	Accord sur les prestations	6846
2.9.2	Conventions de financement	6847
2.10	Procédure ultérieure et nouveaux développements du programme en faveur du trafic d'agglomération	6847
2.11	Aperçu des générations précédentes du programme en faveur du trafic d'agglomération	6849
2.11.1	Projets urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d'agglomération, état de la mise en œuvre	6850
2.11.2	Programme en faveur du trafic d'agglomération de première génération, état de la mise en œuvre	6852
2.11.3	Programme en faveur du trafic d'agglomération de deuxième génération, état de la mise en œuvre	6852
3	Commentaire des dispositions proposées	6853
4	Conséquences	6855
4.1	Conséquences pour la Confédération	6855
4.1.1	Conséquences financières	6855
4.1.2	Conséquences sur l'état du personnel	6858
4.2	Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	6858
4.3	Conséquences économiques	6859
4.4	Conséquences sanitaires et sociales	6860
4.5	Conséquences pour le territoire et pour l'environnement	6861
4.6	Conséquences pour les infrastructures nationales de transport	6862
5	Relation avec le programme de la législature et avec les stratégies du Conseil fédéral	6862
5.1	Relation avec le programme de la législature	6862
5.2	Relation avec les stratégies du Conseil fédéral	6862
6	Aspects juridiques	6862
6.1	Constitutionnalité et légalité	6862
6.2	Compatibilité avec les obligations internationales	6863
6.3	Forme de l'acte à adopter	6863
6.4	Frein aux dépenses	6863
6.5	Conformité à la loi sur les subventions	6864
	Liste des abréviations utilisées	6865

Annexes:

1	Détails sur les projets précédents	6866
2	Liste des mesures	6871
2.1	Transports publics	6872
2.2	Transport individuel motorisé	6879
2.3	Mobilité douce	6890
2.4	Points de transbordement multimodal	6897

Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2019 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (<i>Projet</i>)		6903
--	--	-------------

Message

1 Présentation générale du projet

1.1 Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Le 12 février 2017, le peuple et les cantons ont accepté la création d'un fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (FORTA)¹. Non limité dans le temps et ancré dans la Constitution fédérale² avec l'art. 86, ce fonds constitue pour la Confédération, entre autres, la base nécessaire au cofinancement de mesures contribuant à l'amélioration du trafic d'agglomération. La loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA)³ est entrée en vigueur au même moment que l'art. 86 Cst. (1^{er} janvier 2018).

Par le FORTA, les domaines suivants sont cofinancés (art. 86, al. 1, Cst. et art. 5 LFORTA):

- a. routes nationales:
 1. exploitation, entretien et aménagement au sens d'adaptations,
 2. aménagement au sens d'accroissement des capacités (étapes d'aménagement) ainsi que grands projets,
 3. achèvement du réseau des routes nationales;
- b. contributions aux mesures visant à améliorer le trafic d'agglomération.

Les moyens du FORTA sont destinés à assurer le déroulement efficace et écologique des déplacements exigés par une société et une économie compétitives dans toutes les régions du pays (art. 2, al. 1, LFORTA). L'emploi des ressources repose sur une vision globale des transports dans le cadre de laquelle tous les modes et moyens de transport sont intégrés avec leurs avantages et leurs inconvénients, qui donne la priorité à des solutions de remplacement efficaces plutôt qu'à de nouvelles infrastructures, qui tient compte du financement à long terme et de la situation financière des pouvoirs publics, et qui prend en considération la protection de l'environnement et la coordination avec le développement de l'urbanisation (art. 2, al. 3, LFORTA).

Ce sont les Chambres fédérales qui décident de l'octroi des fonds du FORTA. Par le présent message, le Conseil fédéral propose que des crédits d'engagement soient alloués pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2019. En règle générale, il soumet tous les quatre ans à l'Assemblée fédérale les arrêtés fédéraux correspondants.

Les fonds destinés aux mesures concernant les routes nationales financées via le FORTA sont demandés par le Conseil fédéral dans le cadre d'un autre message. A côté du FORTA, la Confédération dispose par le biais du Fonds d'infrastructure

1 RO 2017 6731

2 RS 101

3 RS 725.13

ferroviaire (FIF) d'un outil permettant de financer les infrastructures ferroviaires en coordination avec les projets d'agglomération. Ces mesures font également l'objet d'un message séparé.

1.2 Signification des villes et des agglomérations pour la Suisse

Environ trois habitants suisses sur quatre vivent dans une zone urbaine, et les villes et agglomérations sont des moteurs économiques d'importance pour le pays. Quatre personnes actives en Suisse sur cinq y ont leur travail, et 84 % des prestations économiques y sont réalisées. Dès lors, les zones urbanisées sont d'une importance capitale pour la compétitivité du pays dans son ensemble. Au sein des agglomérations, les communes-centres jouent un rôle clé puisqu'elles hébergent près de 80 % de la population et accueillent environ 90 % des places de travail. Il convient d'ailleurs de noter que, après des décennies de stagnation, la croissance de la population dans les communes-centres dépasse toutes les prévisions depuis 2005. En outre, les parties étrangères des agglomérations transfrontalières ayant droit à des contributions hébergent quelque 1,2 million de personnes entretenant des liens économiques étroits avec la Suisse.

Mais si la part de la population vivant dans les villes et agglomérations reste stable par rapport à la population globale, les actifs se concentrent, eux, toujours plus dans les zones densément peuplées. Les centres secondaires des grands centres ont ainsi connu une croissance particulièrement marquée⁴. Et les perspectives de transport 2040 prennent pour hypothèse une poursuite de la concentration des places de travail, une évolution qui est d'ailleurs en ligne avec les objectifs de la politique suisse du développement territorial.

La croissance des villes et agglomérations se joue des frontières communales, cantonales ou nationales, ce qui ne va pas sans poser de sérieux défis aux responsables politiques et aux planificateurs. La coordination de toutes les collectivités territoriales impliquées via différents niveaux de l'Etat au sein d'une agglomération ayant droit à des contributions s'en trouve dès lors compliquée.

1.3 Signification des infrastructures nationales de transport pour les villes et les agglomérations

Les routes nationales et les infrastructures ferroviaires sont, au-delà de leur fonction de transport national et inter-régional, d'une grande importance pour les systèmes de transport au sein des villes et agglomérations. Dans ces dernières, les réseaux de transport locaux, régionaux et nationaux se superposent dans un espace restreint. Au sein des agglomérations, les routes nationales font partie du réseau routier d'ordre supérieur et elles absorbent, à côté du trafic de transit, une part considérable des flux

⁴ Ecoplan (sur mandat de ARE: 2016), Räumliche Entwicklung der Arbeitsplätze in der Schweiz – Entwicklung und Szenarien bis 2040, en allemand.

de trafic qui ont pour origine ou destination l'agglomération ou qui sont internes à celle-ci. De son côté, le réseau ferré joue entre autres un rôle éminent pour ce qui est des liaisons entre les centres et les zones environnantes ainsi qu'entre les villes et agglomérations elles-mêmes. Enfin, dans les zones urbaines les plus grandes, les transports régionaux (RER) absorbent des flux urbains de circulation très importants.

Dès lors, les goulets d'étranglement ou les blocages sur les infrastructures nationales ont dans la plupart des cas de très lourds effets sur les systèmes régionaux de transport au sein des villes et agglomérations et inversement. En cas d'entraves affectant les routes nationales, les encombrements s'étendent rapidement au réseau secondaire, ce qui peut également entraîner des perturbations massives au niveau des transports publics (TP) ou encore de la circulation à vélo ou à pied. Il est donc crucial de disposer d'un réseau de routes nationales en bon état de fonctionnement et à même d'absorber une partie du trafic local et de dégager des réserves utiles à tous les moyens de transport et, notamment, à la promotion de ceux qui sont efficaces en termes d'emprise au sol, à l'image des transports publics ou des voies cyclables et piétonnes.

1.4 Evolution des transports et du développement territorial dans les villes et les agglomérations

Du fait de la concentration spatiale de la population et des places de travail dans les villes et agglomérations, les volumes de trafic au sein de celles-ci, aussi bien par voie routière que ferroviaire, sont nettement plus élevés qu'à l'extérieur.

Le trafic a fortement progressé ces dernières années. S'agissant du trafic voyageurs, la prestation de transport a entre 2000 et 2015 augmenté de 27 % de manière générale. Sur le rail, la hausse s'établit même à 60 %. Du côté du transport de marchandises, la progression est proche de 20 % sur la même période. Au cours des dix dernières années, le nombre d'heures perdues dans les embouteillages affectant les routes nationales a doublé. Aux heures de pointe, les réseaux routier et ferré touchent en bien des endroits à leurs limites de capacités, et nombre de voyageurs sont confrontés au quotidien à des transports publics bondés. De 85 à 90 % de tous les embouteillages enregistrés en Suisse le sont dans les grandes aires urbaines, et les heures de pointe y durent de plus en plus longtemps⁵.

A l'avenir, la population et l'économie vont continuer à connaître des taux de croissance supérieurs à la moyenne dans les zones urbaines. En 2016, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a actualisé les perspectives de transport⁶ et porté leur horizon temporel à 2040. Pour la période 2010 à 2040, le scénario de référence table sur une croissance du transport public de voyageurs (TP) de 51 %, sur une progression de 32 % des déplacements à pied et à vélo (mobilité douce, MD) et sur une hausse de 18 % du transport individuel motorisé (TIM). Dans les agglomérations notamment, la part

⁵ ARE (2016), Zeitscheiben und Spitzenstundenmodelle für den Basiszustand 2010 und den Referenzzustand 2040, en allemand, pp. 68 et 69.

⁶ ARE (2016), Perspectives d'évolution du transport 2040 – Rapport principal.

des trajets sur des tronçons très chargés, tant aux heures de pointe du matin que du soir, va augmenter de quelque 50 % par rapport à 2010. Et la croissance du trafic entre les agglomérations elles-mêmes est également marquée.

Au cours des dernières décennies, les surfaces bâties affectées à l'urbanisation ont considérablement augmenté à l'échelle de la Suisse, et leur progression a été bien supérieure à celle de la population⁷, même s'il convient de préciser que la tendance au mitage du territoire s'est ralentie ces derniers temps. Dans les zones d'influence des grandes villes notamment, la croissance démographique est même supérieure à celle des surfaces urbanisées. Et les centres secondaires des grands centres enregistrent en plus de ces tendances à la densification une croissance des places de travail supérieure à la moyenne.

Une concentration raisonnable de la croissance sur les villes et agglomérations contribue à tempérer la progression du trafic dans la mesure où, au sein des agglomérations, la distance effectuée par chaque personne est inférieure de 6 % à la moyenne constatée sur l'ensemble de la Suisse. Plus les zones urbaines sont denses et plus, en règle générale, la part des TP et de la MD – efficaces en termes d'emprise au sol – est importante. Dans les communes rurales, environ la moitié des trajets se font au moyen du TIM, mais, dans les agglomérations, les deux tiers se font via les TP ou la MD, et cette proportion passe même à trois quarts dans les communes-centres⁸.

Au total, il existe dès lors dans les villes et agglomérations un besoin urgent d'optimisation et d'aménagement des infrastructures de transport tant pour améliorer la fonctionnalité du système global de transport que pour permettre une urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti. En outre, un système global de transport qui fonctionne dans les zones urbaines contribue à délester le réseau de routes nationales. Et plus la part des moyens de transport efficaces en termes d'emprise au sol, à l'image des transports publics ou des voies cyclistes et piétonnes, est élevée, plus cela libère des capacités en faveur du transport de personnes et de marchandises par la route. Pour atteindre les objectifs fixés en matière de développement territorial, il faut donc une bonne coordination entre l'urbanisation et les transports.

1.5 Cofinancement par la Confédération des infrastructures dédiées au trafic d'agglomération

Les prestations réalisées par les villes et agglomérations ne le sont pas à leur seul bénéfice mais servent également à l'ensemble du territoire. Dès lors, le bon fonctionnement du trafic d'agglomération dans le cadre du système global de transport suisse permet non seulement de renforcer l'attractivité économique du pays mais contribue aussi, de pair avec une bonne coordination entre l'urbanisation et les transports, à la qualité de vie de la population helvétique. Il est ainsi possible de favoriser le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti (voulu par la législation sur l'aménagement du territoire), de lutter contre le mitage du territoire et de modérer la pression s'exerçant le long des axes nationaux de transport. La réalisa-

⁷ ARE (2014), Trends der Siedlungsflächenentwicklung in der Schweiz, en allemand.

⁸ ARE/OFS (2015), Valeurs tirées du Microrecensement mobilité et transports (MRMT).

tion rapide de mesures dans les domaines du trafic, de l'urbanisation et du paysage est donc aussi dans l'intérêt de la Confédération. Cependant, les cantons et les communes ne sont pas toujours en mesure de financer seuls les infrastructures nécessaires aux fonctions incombant aux villes et agglomérations. La Confédération participe, de ce fait, au financement d'infrastructures du trafic d'agglomération, principalement dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, mais également au travers du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire («PRODES infrastructure ferroviaire») et du programme de développement stratégique des routes nationales («PRODES routes nationales»).

S'agissant du cofinancement par la Confédération d'infrastructures relevant du trafic d'agglomération, trois programmes, coordonnés entre eux, sont à l'œuvre.

Programme en faveur du trafic d'agglomération

Le programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) est destiné à assurer le cofinancement d'infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Depuis son entrée en vigueur, la LFORTA est devenue la base légale faisant foi en lieu et place de la loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure (LFInfr)⁹. À partir de 2008, cette dernière avait permis de cofinancer des projets urgents et arrivés à maturité ainsi que les deux premières générations des projets d'agglomération. Au cours de la dernière décennie, des agglomérations de l'ensemble du territoire suisse ont ainsi pu bénéficier du soutien de la Confédération. Les cofinancements portent sur des mesures élaborées conjointement par les cantons, les villes et les communes dans le cadre de projets d'agglomération. Ils garantissent une bonne coordination entre l'urbanisation et les transports.

Il est prévu que 9 à 12 % des fonds du FORTA, dont l'utilisation est réglée par le PTA, soient consacrés à des mesures destinées à l'amélioration du trafic dans les agglomérations. Le PTA porte également sur le financement de dessertes ferrées fines¹⁰.

Dans le cadre du remplacement de la LFInfr par la LFORTA, les bases légales liées au programme en faveur du trafic d'agglomération ont été adaptées ou créées, notamment la loi fédérale du 22 mars 1985 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 (LUMin)¹¹ et l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)¹², ainsi que l'ordonnance du DETEC du 20 décembre 2017 concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA)¹³. Ces points sont précisés au ch. 2.3.2¹⁴. Comme cela était précé-

⁹ RO 2007 6017, 2010 5003 Annexe ch. 4, 2011 1753, 2012 6989 Art. 47, 2015 4009 Annexe ch. 3.

¹⁰ Avant la création du FORTA et du FIF, des projets ferroviaires régionaux avaient été financés dans le cadre du PTA.

¹¹ RS 725.116.2

¹² RS 725.116.21

¹³ RS 725.116.214

demment le cas, l'octroi des fonds doit se faire en fonction de l'efficacité des projets d'agglomération envisagés (voir art. 17d LUMin), et la planification des investissements tient compte des cantons de manière équilibrée (voir art. 2, al. 2, LFORTA).

PRODES infrastructure ferroviaire

Les bases constitutionnelles et légales¹⁵ relatives au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Elles comprennent le FIF, non limité dans le temps et qui règle le financement de l'ensemble des infrastructures ferroviaires. En sont exclues les dessertes fines en tramway, en métro, en transport à câble et par chemin de fer à crémaillère, conformément à l'art. 49, al. 3, de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)¹⁶. Les aménagements de l'infrastructure ferroviaire dans les villes et agglomérations qui ne servent pas à la desserte fine sont exclusivement couverts par le «PRODES infrastructure ferroviaire».

PRODES routes nationales

Depuis son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, la LFORTA a remplacé la loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure (LFInfr)¹⁷. Les projets d'extension des capacités des routes nationales, qui incluent parfois aussi des optimisations au niveau des raccordements avec le réseau secondaire, sont partie intégrante du «PRODES routes nationales», lequel est également financé via le FORTA.

Au-delà de ces trois programmes, la Confédération soutient de manière indirecte les infrastructures servant au trafic d'agglomération via des participations globales versées aux cantons pour ce qui est des routes principales, via des contributions aux cantons pour ce qui est du financement de mesures autres que techniques et via la part cantonale de la redevance poids lourds liée aux prestations. La Confédération finance également l'exploitation et l'entretien des infrastructures nationales de transport dans les agglomérations et participe au financement des frais d'exploitation du transport régional de voyageurs.

¹⁴ Des informations supplémentaires sont disponibles dans le message du 14 novembre 2001 concernant la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT, FF 2002 2155), dans le message du 7 septembre 2005 sur la législation d'exécution concernant la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT, FF 2005 5641), dans le message du 2 décembre 2005 concernant le fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (Fonds d'infrastructure, FF 2006 753) et dans les commentaires sur la révision partielle de l'OUMin du 22 novembre 2017 (consultable sous www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/programmes-et-projets/projets-d-agglomeration-transports-et-urbanisation.html).

¹⁵ RO 2015 651; FF 2014 3953, 2012 1371

¹⁶ RS 742.101

¹⁷ RO 2007 6017

1.6 Enseignements et effets du programme en faveur du trafic d'agglomération

Un des éléments clés du succès des projets d'agglomération tient à l'élargissement et à l'intensification de la coopération entre les cantons, les villes, les communes, y compris grâce à l'intégration de régions limitrophes étrangères, ce qui est indispensable à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une planification cohérente en matière d'urbanisation, de transports et de paysages.

La politique des agglomérations 2016+ a confirmé que le programme en faveur du trafic d'agglomération aidait grandement les agglomérations à appréhender leurs planifications de manière commune et transversale et à résoudre leurs problèmes de transports de manière exhaustive et efficace. Les incitations financières issues du fonds d'infrastructure ont permis le lancement de projets d'agglomération faisant preuve d'une grande profondeur de réflexion et d'une qualité élevée. La collaboration intercommunale, mais aussi par-delà les frontières cantonales et nationales, a par ailleurs pu être améliorée dans les agglomérations, ce qui favorise les interventions dans ces espaces fonctionnels étroitement imbriqués.

Les projets d'agglomération répondent à un besoin important des cantons, villes et communes puisqu'une grande majorité des villes et agglomérations ayant droit à des contributions – selon l'annexe 4 de l'OUMin – ont au moins élaboré un projet relevant d'une des trois premières générations et l'ont déposé auprès de la Confédération pour examen et octroi de contributions. Les contributions fédérales n'aident pas seulement les grandes villes et agglomérations, mais aussi celles de taille petite à moyenne, ayant droit à des contributions à faire avancer leurs projets de développement d'un système global de transport attractif et fonctionnel et de planification coordonnée de l'urbanisation et des transports.

Du fait de la multiplicité des interdépendances, il est toutefois difficile d'évaluer les effets directs des projets d'agglomération en termes de transports. S'agissant du développement urbain et des transports, des effets positifs concrets n'en ont pas moins été notés dans les agglomérations concernées. Sur les sites adaptés, les zones urbanisées voient de plus en plus leur densité augmenter sur fond d'amélioration de la qualité. Un frein est mis au mitage du territoire et à la perte de terres cultivables et d'espaces naturels, la croissance du trafic est moins marquée, le choix des modes de transport est de plus en plus influencé par le perfectionnement de l'offre en la matière, et les réseaux infrastructurels sont complétés, optimisés de manière ciblée tandis que les capacités nécessaires sont mises à disposition. Il s'ensuit une amélioration de la mobilité à destination de la population et de l'économie ainsi qu'une valorisation du cadre de vie. Les dernières évaluations en date du Microrecensement mobilité 2015 montrent que la part des modes de transport efficaces en termes d'emprise au sol (transports publics et mobilité douce) a davantage progressé dans les agglomérations que dans les autres régions suisses. En outre, les habitants des zones densément peuplées engendrent nettement moins de transports et se déplacent en moyenne bien plus souvent avec les TP, à pied ou à vélo.

La Conférence tripartite s'est également penchée sur la collaboration au sein des agglomérations et a, dans une appréciation¹⁸, indiqué qu'en bien des endroits des structures régionales étaient apparues au sein des agglomérations et au-delà et qu'elles avaient poursuivi leur développement. Nombre de ces structures peuvent prendre des décisions contraignantes. Les formes d'organisation sont des plus variées et adaptées au cas par cas aux possibilités et besoins concrets. Le «laboratoire fédéral suisse» a ainsi souvent donné naissance à des solutions durables et efficaces. Et, grâce au programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération a donné des signaux forts.

Le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et la coordination entre le développement urbain et les transports, fondement des projets d'agglomération, ont été confortés aussi grâce à ces derniers comme principes planificateurs de base. Les projets urgents, mais aussi les mesures de première et deuxième générations, se sont dès lors traduits par des améliorations sensibles des systèmes de transport, lesquels sont coordonnés avec l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti. Les projets d'agglomération ont en outre permis à la mobilité douce et aux transports publics de donner un tour plus durable à la circulation urbaine. L'élaboration de concepts d'exploitation et d'aménagement a permis de valoriser certains tronçons routiers et de fluidifier la circulation grâce à des systèmes de gestion du trafic. La réalisation d'importants compléments au réseau routier a en outre amené une augmentation ciblée des capacités et ainsi permis d'éviter des effets négatifs sur le réseau de routes nationales. Grâce aux projets d'agglomération, il a en outre été possible de concrétiser des mesures qui, sans eux et malgré l'acuité des problèmes qu'ils devaient résoudre, n'auraient été ni finançables ni réalisables.

L'implication des communes dans l'élaboration des projets d'agglomération peut toutefois encore être améliorée dans certaines villes et agglomérations ayant droit à des contributions. La mise en œuvre des mesures communales, notamment, est moins rapide que prévu. Par ailleurs, au niveau des mesures de moindre ampleur principalement, un déséquilibre s'est parfois fait jour entre les charges administratives et la portée des cofinancements. Les conventions de financement ont dès lors été simplifiées à différents égards.

Le contrôle systématique des effets permettra à l'avenir d'analyser plus en profondeur les effets des projets d'agglomération (voir ch. 2.8).

1.7 Les projets d'agglomération, instrument favorisant un développement territorial cohérent

L'aménagement du territoire et les transports sont très dépendants l'un de l'autre. En effet, si la structure spatiale influe sur le choix des modes de transport et des itinéraires et, ainsi, sur le volume de trafic, les infrastructures de transport et l'offre en la matière agissent comme autant de moteurs pour ce qui est du développement urbain. L'aménagement des infrastructures et de l'offre de transports permet certes d'amé-

¹⁸ Voir sous: www.tripartitekonferenz.ch/files/docs/20160701_wuerdigung_und_empfehlungen_der_tak.pdf.

liorer la fonctionnalité du système de transport et de l'économie dans leur ensemble, mais il peut aussi entraîner un mitage supplémentaire du territoire et ainsi contribuer à la perte de nouveaux espaces naturels et de nouvelles terres cultivables. L'augmentation de la vitesse rend en effet envisageables des distances de transport plus longues et provoque une surcharge supplémentaire des liaisons existantes, qu'elles soient ferroviaires ou routières, ce qui peut se traduire par des goulets d'étranglement.

Au-delà des questions liées au développement des transports et de l'urbanisation, les villes et agglomérations font face à d'autres enjeux. Le changement démographique, les évolutions sur le marché immobilier, la mondialisation grandissante des flux de marchandises et de savoirs, la mobilité accrue de la main-d'œuvre qualifiée ainsi que la question y afférente de la compétitivité internationale de la place économique suisse sont autant de défis qui se posent aux villes et agglomérations dans leur fonction de moteurs économiques pour la Suisse dans son ensemble.

Dès lors, un développement cohérent des politiques d'aménagement du territoire et de transports est indispensable, selon les cinq objectifs définis par le projet de territoire Suisse¹⁹, à savoir: préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale, ménager les ressources naturelles, gérer la mobilité, renforcer la compétitivité et encourager les collaborations entre la Confédération, les cantons et les communes. Au travers de la politique des agglomérations 2016+²⁰, le Conseil fédéral réaffirme ces objectifs et vise une qualité de vie élevée, un grand attrait économique, un développement urbain de qualité et une collaboration efficace entre les agglomérations et les villes et communes qui les constituent. En la matière, l'important est de viser une concentration du développement urbain sur les espaces déjà bâtis et bien desservis par les transports publics ainsi qu'une orientation de l'offre et des infrastructures de transport et de leur financement en vue d'un développement urbain optimisé.

Pour ce faire, il est essentiel qu'une bonne coopération s'établisse entre la Confédération et les cantons et communes impliqués dans les projets d'agglomération. Un défi supplémentaire est lié au fait que certaines agglomérations dépassent les frontières cantonales ou nationales. Sur ce point, les projets d'agglomération ont démontré qu'ils étaient très efficaces et qu'ils complétaient idéalement les instruments éprouvés que sont les plans sectoriels de la Confédération, les plans directeurs des cantons ou les formes de coopération établies entre organismes en charge de la planification régionale dans la mesure où ils permettent un développement coordonné de l'urbanisation et des transports au profit de l'ensemble de la Suisse. En cofinçant des infrastructures servant au trafic d'agglomération, la Confédération apporte sa contribution à des tâches que les cantons et les communes concernés ne peuvent souvent pas remplir seuls. Par ailleurs, les réseaux nationaux de transport se trouvent délestés.

¹⁹ Conseil fédéral suisse / Conférence des gouvernements cantonaux / Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement / Union des villes suisses / Association des communes suisses (2012), *Projet de territoire Suisse*.

²⁰ Conseil fédéral (2015), *Politique des agglomérations de la Confédération 2016+*. Pour un développement cohérent du territoire suisse.

La condition que la Confédération pose au cofinancement de mesures dans le cadre du programme trafic d'agglomération est l'intégration des domaines de l'urbanisation, des transports et du paysage au sein d'une planification globale. Par essence limités, les moyens dont elle dispose doivent être investis dans les projets porteurs d'un bon rapport coût/utilité. Pour bénéficier des fonds fédéraux, les cantons, les villes et communes impliqués s'engagent non seulement à apporter leur contribution aux mesures cofinancées par la Confédération, mais aussi à réaliser sans participation financière de cette dernière les mesures prévues dans le domaine de l'urbanisation et du paysage ainsi que d'autres mesures relevant du domaine des transports.

Afin de permettre le cofinancement des mesures d'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, le Conseil fédéral demande au Parlement de libérer les crédits d'engagement pour la troisième génération des projets d'agglomération. Grâce au FORTA, ceux-ci constituent désormais un instrument de planification non limité dans le temps pouvant être mis en place dans l'optique d'une planification continue.

1.8 Coordination des programmes «PRODES infrastructure ferroviaire», «PRODES routes nationales» et «programme en faveur du trafic d'agglomération»

Les programmes «PRODES infrastructure ferroviaire», «PRODES routes nationales» et «programme en faveur du trafic d'agglomération» couvrent des infrastructures de transport situées en zone d'agglomération. Or, celles-ci s'influencent fortement les unes les autres, il est nécessaire, pour cela, de les coordonner au mieux. Tandis que les deux parties PRODES sont axées sur nombre de grands projets à long terme, le programme en faveur du trafic d'agglomération considère, lui, un horizon à moyen terme. Partant, l'idée est de faire coïncider ces mesures au sein d'une vision d'ensemble qui soit exhaustive.

Les interdépendances ont été prises en compte lors de l'élaboration des programmes fédéraux. Les mesures de première et deuxième générations des projets d'agglomération adoptées par le Parlement font partie de l'état de référence pour les planifications relatives aux étapes d'aménagement PRODES. Pour la troisième génération de projets d'agglomération, l'examen par la Confédération a été effectué en même temps que l'élaboration des étapes d'aménagement PRODES. Ceci a permis une coordination directe des aménagements de tous les projets liés les uns aux autres.

Les offices fédéraux responsables des trois projets, à savoir l'Office fédéral du développement territorial (ARE), des routes (OFROU) et des transports (OFT), échangent régulièrement à propos de la planification des mesures déjà décidées et des développements prévus, et les états de planification en matière de (demi-) jonctions des routes nationales ainsi que les évolutions relatives aux arrêts du réseau ferroviaire sont pris en compte dans l'évaluation des projets d'agglomération. Les mesures incluses dans les projets d'agglomération qui dépendent directement de projets de routes nationales ou de chemins de fer qui n'ont pas encore été décidés ou qui font partie des projets PRODES, ont fait l'objet d'une nouvelle priorisation par la

Confédération. La coordination des différentes planifications et celle du développement territorial global de la Suisse sont ainsi garanties. Le besoin constaté en matière de planification dans la zone de transition entre les réseaux régionaux et nationaux est entre autres traité dans le cadre de la révision en cours de la partie programme du plan sectoriel des transports.

2 Le projet vu dans un contexte élargi

2.1 Proposition du Conseil fédéral

Afin que la Confédération puisse continuer à soutenir des mesures visant à améliorer les systèmes de transport dans les villes et agglomérations qui ont droit à des contributions, le Conseil fédéral demande aux Chambres fédérales d'allouer à compter de 2019 deux crédits d'engagement d'un montant total de 1,345 milliard de francs destinés au cofinancement des mesures prises en faveur des projets d'agglomération de troisième génération.

Le premier crédit d'engagement, d'un montant de quelque 979 millions de francs, est destiné aux mesures selon l'art. 21 OUMin devant être cofinancées par la Confédération sur la base des coûts imputables. Le deuxième, d'un montant de 366 millions de francs environ, doit couvrir les contributions fédérales forfaitaires, selon l'art. 21a OUMin, destinées aux mesures de moindre ampleur rassemblées en paquets et relevant des domaines de la circulation à vélo et à pied, de la gestion du trafic et de la valorisation des espaces routiers.

Les projets d'agglomération devant être soutenus, les différents taux de contribution et la contribution maximale pour les mesures par projet d'agglomération sont indiqués dans l'annexe à l'arrêté fédéral. Les mesures devant bénéficier d'un cofinancement figurent dans les listes A de l'annexe 2 au présent message.

2.2 Principes du programme en faveur du trafic d'agglomération

Les principes et le déroulement de la procédure pour le programme en faveur du trafic d'agglomération de troisième génération restent globalement inchangés. Il faut dire qu'ils avaient fait leurs preuves lors de l'évaluation des générations précédentes et qu'ils sont largement acceptés, tant au plan politique qu'au plan technique.

Le soutien au trafic d'agglomération se fonde sur les art. 17a à 17f LUMin.

Dans ce cadre, la Confédération apporte sa contribution aux infrastructures de transport conduisant à un système global de transport plus efficace et plus durable dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions et qui participent à un développement territorial durable de l'ensemble de la Suisse. La Confédération exige des organismes responsables de projet qu'ils regroupent toutes les mesures concernées et coordonnées entre elles au sein d'un seul et même projet d'agglomération améliorant la qualité du système de transport, orientant l'urbanisation vers

l'intérieur du milieu bâti, réduisant les nuisances pour l'environnement, employant moins de ressources et augmentant la sécurité des transports.

Les contributions financières sont axées sur des mesures d'infrastructure en faveur du trafic routier et ferroviaire ainsi que de la mobilité douce (déplacements à vélo et à pied) pour autant qu'elles n'aient pas déjà bénéficié d'autres financements fédéraux²¹. Dans certaines conditions, il est également possible d'accorder des contributions à des projets réalisés en zone frontalière proche. Par contre, aucune contribution d'exploitation ou d'entretien n'est possible.

Les contributions fédérales dépendent de l'efficacité globale des programmes et évoluent entre 30 et 50 % des montants investis (art. 22 OUMin). Afin de permettre une allocation efficace des moyens, par nature limités, les programmes et les mesures qu'ils contiennent sont classés par ordre de priorité sur la base des critères définis à l'art. 17d de l'OuMin, les premiers d'entre eux étant ceux qui contribuent à la résolution des problèmes de transport les plus importants, qui présentent un bon rapport coût/utilité, qui arrivent à maturité financière et sont prêts à être construits en l'espace de quatre ans. Le Conseil fédéral propose d'approuver les fonds destinés à ces mesures.

Les fonds sont alloués par l'Assemblée fédérale par étapes de quatre ans (les générations de projets d'agglomération conformément à l'art. 7, let. b, LFORTA). Le présent projet traite de la libération des crédits d'engagement pour la troisième génération à compter de 2019. Les fonds pour la première génération ont été libérés en 2011 et ceux pour la deuxième en 2015 (voir ch. 2.11).

2.3 Processus et procédure pour la troisième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération

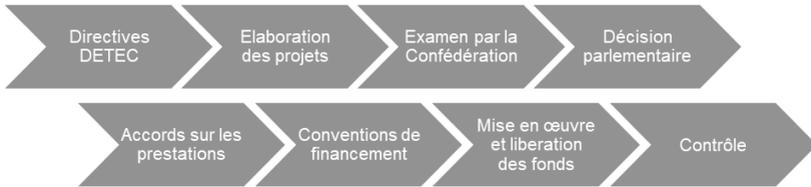
2.3.1 Objectif et déroulement de la procédure

La procédure de dépôt, d'évaluation et d'examen des projets d'agglomération a été réglée le 16 février 2015 par le DETEC dans ses «Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération». La procédure décrite dans lesdites directives a été améliorée sur la base des enseignements tirés du processus d'examen des projets d'agglomération de deuxième génération. Son but est d'aider les organismes responsables lors de l'élaboration des projets et garantit, grâce à une procédure d'examen détaillée et standardisée, une évaluation équivalente et juste sur l'ensemble du territoire des effets et des coûts pour toutes les villes et agglomérations ayant droit à des contributions compte tenu des particularités propres à chaque région.

²¹ Les mesures relevant des transports ferroviaires sont au premier chef financées via le FIF, mais les tronçons ne servant qu'à une desserte fine au sens de l'art. 49, al. 3, LCdF (p. ex. les lignes de tramway et de métro) en sont exclus.

Figure 1

Déroulement de la procédure



Afin d'aider les organismes responsables de projet lors de la phase d'élaboration des projets d'agglomération, qu'ils soient nouveaux ou remaniés, l'ARE a proposé des entretiens d'état des lieux, qui ont eu lieu avec un grand nombre d'organismes responsables de projet d'agglomération.

Les projets d'agglomération déposés dans les délais ont été examinés sous la direction de l'ARE en collaboration avec les offices fédéraux impliqués (OFROU, Office fédéral de l'environnement et OFT). En plus de ces travaux, une équipe externe constituée de spécialistes en provenance de bureaux de planification et de conseil privés a notamment été chargée d'accompagner le processus d'évaluation de manière critique et de formuler un deuxième avis. Les offices fédéraux chargés de l'accompagnement ainsi que les experts externes ont évalué en trois étapes les projets d'agglomération déposés et rassemblés en plusieurs groupes indépendants les uns des autres.

Afin de parvenir à une meilleure compréhension des différents projets d'agglomération, de lever toute ambiguïté et d'apporter des réponses aux questions en suspens, une table ronde de présentation et de questions/réponses a été, au début de chaque évaluation, organisée entre la Confédération et les organismes responsables de projet.

Les parties intéressées se sont rencontrées ensuite pour discuter des évaluations, éliminer les divergences et permettre l'élaboration d'un avis commun et coordonné. Enfin des ateliers de bilan ont été organisés afin de faire une comparaison des évaluations sur l'ensemble de la Suisse. Pour tous les projets, il en est ressorti une évaluation comparable et de même niveau ainsi qu'une élaboration coordonnée des listes de mesures.

Le présent message présente les résultats de l'ensemble des processus d'examen. Parallèlement à la mise en consultation, les résultats provisoires des évaluations faites par la Confédération ont été présentés aux organismes responsables de projet et discutés dans le cadre d'ateliers techniques qui ont permis la prise en considération de tous les arguments pertinents et de garantir la cohérence des projets d'agglomération. Sur la base de ces entretiens techniques et des résultats de la consultation effectuée sur le projet d'arrêté fédéral, les éventuelles reconsidérations et adaptations des résultats d'examen nécessaires ont été opérées mi-2018 à l'occasion d'une conférence interne d'approbation.

Ce processus vise à garantir que les fonds et taux de contribution proposés au Parlement dans l'arrêté fédéral soient liés à des listes de mesures classées selon un ordre de priorité clair (mesures et mesures assorties de contributions fédérales forfaitaires).

Une fois la décision parlementaire rendue, les mesures y compris celles assorties de contributions fédérales forfaitaires seront définies avec les cantons concernés dans le cadre d'un accord sur les prestations par projet d'agglomération, puis une convention de financement sera conclue pour chaque mesure. Le versement des contributions fédérales se fait une fois les mesures mises en œuvre.

2.3.2 Modifications par rapport aux générations précédentes

Dans ses grandes lignes, le processus d'examen en lui-même des projets d'agglomération de troisième génération a été organisé de la même façon que celui appliqué aux deux premières générations de projets d'agglomération et adapté, là où cela était nécessaire et judicieux, sur la base des enseignements issus des deux générations précédentes.

Le nombre de générations des projets d'agglomération allant grandissant, l'examen de leur cohérence entre générations ne cesse de gagner en importance, de même que l'évaluation des degrés de mise en œuvre des mesures décidées. Il a dès lors été demandé aux agglomérations de ne plus présenter le rapport sur la mise en œuvre des mesures des générations précédentes de manière séparée mais de l'intégrer au projet d'agglomération. Les mesures décidées dans les accords sur les prestations des générations précédentes étant prises en considération pour évaluer l'efficacité des projets de troisième génération, il a été directement tenu compte – comme prévu dans les directives²² – d'une éventuelle insuffisance de mise en œuvre de ces mesures lors de l'évaluation de l'efficacité globale, ce qui s'est traduit pour certains projets d'agglomération par une réduction de l'efficacité permettant de décider du taux de contribution.

A l'occasion de l'entrée en vigueur de la LFORTA, certaines bases légales nécessaires à la libération des crédits d'engagement et à la mise en œuvre des projets d'agglomération ont également été adaptées. L'objectif est ainsi clairement de simplifier la mise en œuvre de ces derniers pour les organismes responsables de projet et pour la Confédération. Jusqu'ici, toutes les mesures, indépendamment de leur ampleur, étaient soumises au même processus administratif. Dans le cas de la troisième génération, les mesures de moindre ampleur d'un projet d'agglomération²³ dans les domaines de la mobilité douce, de la valorisation et de la sécurité de l'espace routier ainsi que de la gestion du trafic peuvent être désormais rassemblées en paquets financés de manière forfaitaire sur la base de coûts standardisés par unités de prestation (art. 21a OUMin). A côté de ces procédures de conclusion et de calcul des conventions de financement grandement simplifiées pour les organismes

²² Directives du DETEC pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération, ch. 4.5.1.

²³ Mesures ≤ 5 millions de francs.

responsables de projet et pour la Confédération, les projets ainsi calculés par unités de prestations offrent en outre davantage de souplesse aux organismes responsables de projet pour ce qui est de leur mise en œuvre.

Afin de garantir une mise en œuvre rapide des mesures cofinancées, une réalisation conforme aux objectifs et une mise à disposition des fonds en temps utile, des délais ont été fixés pour le début de la réalisation des projets de construction (art. 1 OPTA).

Depuis la deuxième génération, le cadre légal régissant le développement territorial a considérablement évolué en Suisse. La loi révisée sur l'aménagement du territoire accompagné de l'ordonnance correspondantes modifiée, les directives techniques y afférentes en matière de zones à bâtir ainsi que le complément au guide de la planification directrice cantonale sont ainsi entrés en vigueur le 1^{er} mai 2014. Dans le cadre de la révision de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT)²⁴, la coordination entre l'urbanisation et les transports ainsi que le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti sont des éléments d'importance. D'autre part, les plans directeurs doivent contenir des dispositions relatives à l'urbanisation et à sa délimitation ainsi qu'aux classements en zone à bâtir nettement plus précises qu'auparavant. Les cantons ont jusqu'à fin avril 2019 pour adapter leurs plans directeurs et les faire approuver par le Conseil fédéral. Jusqu'à l'approbation par ce dernier des plans directeurs révisés, les cantons sont tenus de compenser, dans des temporalités et des surfaces similaires, la création de nouvelles zones à bâtir, sachant que plus est que l'ordonnance ne prévoit que quelques exceptions restrictives en la matière. Certains cantons ne disposaient pas encore de plans directeurs cantonaux approuvés au moment de l'examen des projets d'agglomération. Pour les projets d'agglomération concernés, il a autant que faire se peut été tenu compte de l'avancement de la planification.

L'entrée en vigueur des adaptations réglementaires en rapport avec le FAIF constitue une autre évolution majeure. Etant donné que la Confédération assure dès lors, selon l'art. 49 LCdF, en totalité le financement des infrastructures ferroviaires via le fonds d'infrastructure ferroviaire, seules les infrastructures ferroviaires destinées au trafic local selon l'art. 3 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)²⁵ (trams, métros), pour lesquelles il n'est pas prévu d'autre source de financement fédéral, peuvent encore prétendre à des contributions issues du programme en faveur du trafic d'agglomération.

Certaines modifications des bases légales ne déploieront leurs effets qu'à compter de la quatrième génération dans la mesure où elles n'étaient pas encore légalement applicables ou arrêtées de manière définitive au moment du dépôt des projets (voir ch. 2.10 à ce sujet). L'appartenance statistique des communes à des agglomérations a notamment été redéfinie sur la base de données actualisées et, par voie de conséquence, la liste des villes et agglomérations ayant droit à des contributions a été adaptée à l'annexe 4 de l'OUMin. Ces nouvelles définitions de périmètres ne sont cependant pas encore applicables à la troisième génération. L'agglomération de l'Unteres Reusstal autour d'Altdorf, chef-lieu du canton d'Uri, mentionnée pour la première fois dans la nouvelle définition de l'Office fédéral de la statistique de

²⁴ RS 700

²⁵ RS 745.16

2012²⁶ et reprise dans l'OUMin, fait toutefois exception. Cette nouvelle agglomération a été intégrée dès la troisième génération sur demande spécifique du canton.

2.3.3 Méthode d'examen

La Confédération a examiné les projets d'agglomération en respectant les «directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération» en trois étapes et a élaboré sur cette base les listes de priorités coordonnées les unes aux autres.

Première étape: examen des exigences de base

La Confédération a commencé par vérifier le respect des exigences de base édictées. En l'espèce, celles-ci impliquent l'existence d'un organisme responsable de projet bien défini et une planification élargie intégrant tous les acteurs (cantons, régions, communes et population), ce qui est le prélude à une mise en œuvre aussi fluide que possible. La Confédération a par ailleurs vérifié si, pour tous les thèmes, la planification avait systématiquement été faite en cohérence avec la vision d'ensemble, les stratégies sectorielles et les mesures, si un classement par ordre de priorité des mesures en matière de trafic et d'urbanisation avait été bien été effectué, si les mesures présentées en premier dans l'ordre de priorité étaient suffisamment documentées et justifiées, et si le contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité était garanti.

Lorsqu'un projet d'agglomération ne remplit pas les exigences de base, il est écarté de la suite de l'examen et n'ouvre plus droit à cofinancement.

Dans le cadre de la troisième génération, les rapports d'examen de la Confédération traitent du respect des exigences de base, ce qui contribue grandement à une amélioration continue de la qualité des projets et à un meilleur ciblage des objectifs visés.

Deuxième étape: examen du classement des mesures par ordre de priorité et formation de paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Dans un deuxième temps, la Confédération a vérifié que les mesures ouvrent bien droit à cofinancement et a examiné le classement proposé des mesures par ordre de priorité. Compte tenu de la maturité et du rapport coût/utilité, mais aussi des effets sur la cohérence du projet ainsi que de l'ensemble des fonds pouvant être mis à disposition par le FORTA à destination de tous les projets, il s'est avéré nécessaire de procéder à certains changements de priorisation.

Comme par le passé, le classement par ordre de priorité s'est fait en trois catégories en fonction des effets du projet:

²⁶ Office fédéral de la statistique (2014), Espace à caractère urbain 2012.

- Mesures A:
bon à très bon rapport coût/utilité et maturité (en termes de construction et de financement) entre 2019 et 2022.
- Mesures B:
bon à très bon rapport coût/utilité, mais maturité (en termes de construction et de financement) atteinte entre 2023 et 2026, ou rapport coût/utilité seulement suffisant et besoin d'optimisation.

Ces mesures doivent être proposées une nouvelle fois à une date ultérieure pour pouvoir bénéficier de fonds dans le cadre d'une nouvelle génération de projets d'agglomération.

- Mesures C:
soit rapport coût/utilité insuffisant, soit degré de maturité ne permettant pas même une évaluation du rapport coût/utilité.
Les mesures C* forment une sous-catégorie pour laquelle la Confédération reconnaît certes la nécessité d'agir mais pour lesquelles le rapport coût/utilité ou le degré de maturité ne justifie pas une intégration dans les listes A ou B. Ces mesures peuvent également être proposées une nouvelle fois à une date ultérieure pour pouvoir bénéficier de fonds dans le cadre d'une nouvelle génération de projets d'agglomération.

Afin de déterminer le rapport coût/utilité des différentes mesures, il a été fait appel à des critères d'efficacité, les mêmes que pour juger de l'effet des projets (voir ci-après). Les coûts indiqués par les organismes responsables des projets ont été évalués à l'aune de catégories de coûts classées selon la taille des agglomérations. Dans le cas de projets de tramways sur la route ainsi que de routes de contournement et de délestage des centres, des comparaisons transversales supplémentaires visant à garantir une égalité de traitement entre toutes les villes et agglomérations ont en outre été effectuées avec toutes les villes et agglomérations suisses ayant droit à des contributions. S'agissant de la gestion du trafic ou de la valorisation et de la sécurité de l'espace routier, des «benchmarks» (points de référence) ont été appliqués pour les mesures impliquant des investissements supérieurs à 5 millions de francs afin de plafonner les cofinancements.

Les mesures impliquant des investissements allant jusqu'à 5 millions de francs dans les domaines de la gestion du trafic ou de la valorisation et de la sécurité de l'espace routier ou encore de la mobilité douce ont été rassemblées en paquets de mesures éligibles à des contributions fédérales forfaitaires.

Troisième étape: examen des effets des projets

C'est enfin l'effet global de la partie du projet d'agglomération ouvrant droit à contribution qui a été évalué en prenant en compte la mise en œuvre des générations précédentes. L'effet global d'un projet est évalué à l'aune des mesures en matière de transport et d'urbanisation classées par ordre de priorité à l'occasion de l'examen, de leur coordination croisée et de la prise en compte et de la mise en œuvre des mesures provenant des générations précédentes.

Le processus d'évaluation de l'effet des projets met d'une part l'utilité d'un projet d'agglomération en regard avec son coût. Afin de permettre une bonne prise en considération de la diversité des projets d'agglomération, l'utilité et les coûts ont à chaque fois été évalués à l'aune des conditions spécifiques à chaque ville et agglomération ayant droit à des contributions et en fonction de sa taille²⁷. Seules les mesures classées A et B par la Confédération ont été prises en considération pour l'évaluation coût/utilité. D'un autre côté, la cohérence et la qualité de la planification au travers des générations ainsi que l'avancement de la mise en œuvre des mesures conformément aux conventions signées lors des générations précédentes ont été évalués. Plus l'utilité globale du programme est élevée, plus le taux de contribution de la Confédération est important (de 30 à 50 %).

L'évaluation de l'utilité se fonde principalement sur l'existence d'une vision d'ensemble respectant les principes d'une planification durable de l'urbanisation et des transports, sur une formulation – claire et s'appuyant sur des analyses – des défis et des besoins ainsi que sur des stratégies et des mesures cohérentes qui en découlent. Les infrastructures fédérales prévues (notamment en matière de routes nationales et de projets ferroviaires) ont également été prises en considération. L'évaluation a d'autre part été faite à l'aune de l'évolution des villes et agglomérations ayant droit à des contributions avec ou sans les projets d'agglomération.

L'utilité a été évaluée sur la base des objectifs d'efficacité définis par la loi (art. 17*d*, al. 1 et 2, LUMin):

1. amélioration de la qualité du système de transport;
2. développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti;
3. accroissement de la sécurité du trafic;
4. réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources.

Ces critères d'efficacité sont précisés dans les «Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération» au moyen d'indicateurs et de questions concrètes d'évaluation. En fonction du niveau de soutien porté à un critère d'efficacité, les projets d'agglomération peuvent obtenir jusqu'à trois points d'efficacité. Mais des points peuvent également être retirés si l'effet se révèle négatif. Il en résulte un maximum possible de douze points d'efficacité.

L'évaluation de la mise en œuvre d'un projet d'agglomération est d'une part faite de manière quantitative sur la base de la mise en œuvre des mesures décidées dans les accords sur les prestations des générations précédentes dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Mais elle se fait également en prenant en compte des indicateurs liés à la qualité et à la cohérence du compte rendu de mise en œuvre réalisé par les organismes responsables avec le projet de troisième génération. Et, en cas de mise en œuvre insuffisante, jusqu'à deux points d'utilité peuvent être déduits de l'évaluation de l'effet du projet.

²⁷ Coûts d'investissement après prise en compte de la population et du nombre d'actifs de la ville ou de l'agglomération.

2.4 Projets d'agglomération déposés (demandes de financement)

Fin 2016, l'ARE avait reçu pour examen 37 projets d'agglomération de troisième génération (voir figure 2).

Ces 37 projets concernent plus de 80 % des agglomérations suisses, 19 cantons, plus de 750 villes et communes, mais aussi diverses collectivités territoriales allemandes, françaises, italiennes, autrichiennes et liechtensteinoises. Mis bout à bout, ils couvrent un territoire concentrant environ les deux tiers de la population suisse et près des trois quarts des emplois du pays.

Les 37 projets d'agglomération de troisième génération recouvrent en fait trois projets nouveaux²⁸ et 34 projets retravaillés issus des générations précédentes. Sept des organismes responsables des générations précédentes²⁹ n'ont cette fois pas déposé de projet, et l'agglomération de Bulle a, après une pause, fait son retour dans le programme. Les cinq plus grandes agglomérations suisses (Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich) ont pour la troisième fois déposé un projet d'agglomération. Sur les cinquante agglomérations et cinq villes ayant pu prétendre à des contributions, seules trois n'ont jusqu'ici pas présenté de dossier³⁰.

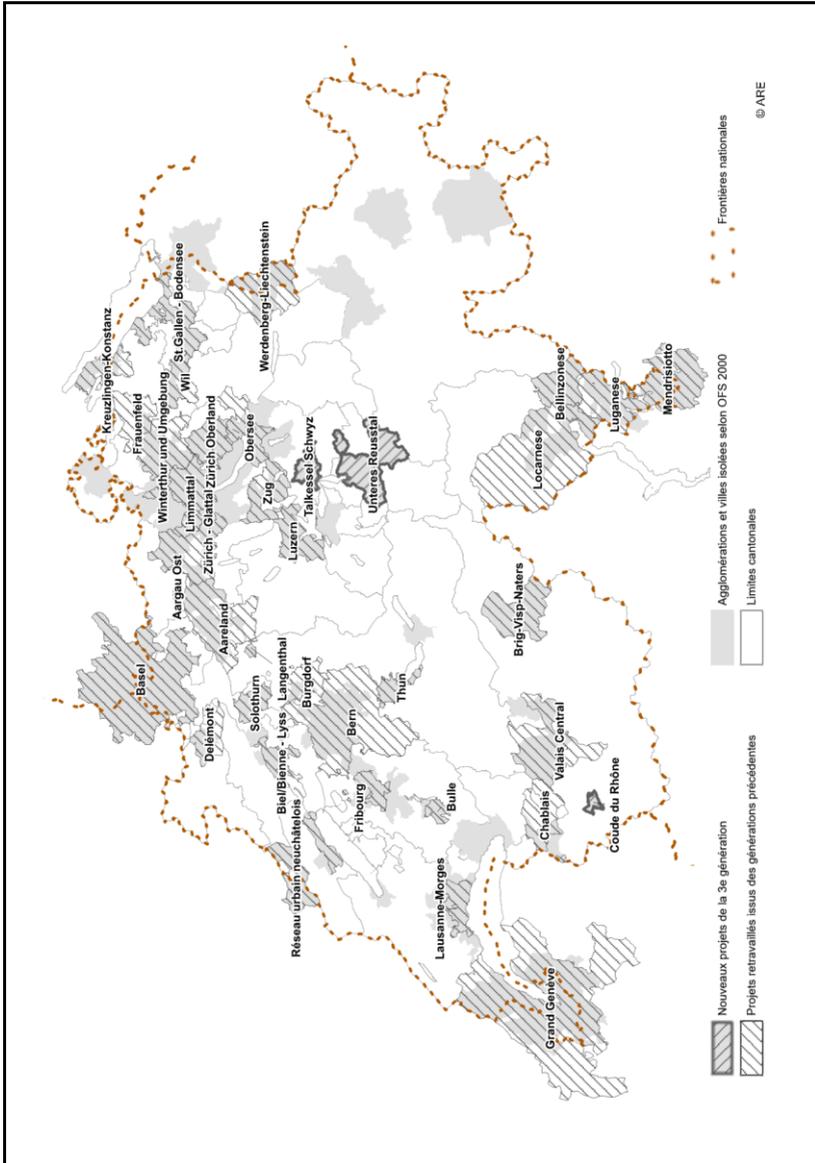
²⁸ PA Coude de Martigny, PA Talkessel Schwyz, PA Unteres Reusstal.

²⁹ PA Chur, PA Davos, PA Nidwalden, PA Rivelac, PA Rheintal, PA Schaffhausen, PA Yverdon.

³⁰ Agglomérations: Grenchen, St. Moritz; ville: Einsiedeln.

Figure 2

Projets d'agglomération déposés



2.5 Procédure de mise en consultation

2.5.1 Projet à mettre en consultation

Par arrêté du 17 janvier 2018, le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation relative à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2019 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. Les milieux intéressés ont eu la possibilité de se prononcer sur le projet jusqu'au 30 avril 2018. Les résultats de la procédure de consultation menée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ont été consignés dans un rapport³¹. Vous trouverez ci-après une présentation et une évaluation des principaux résultats.

2.5.2 Résumé des résultats de la procédure de consultation

Au total, 94 invitations à prendre position ont été envoyées dans le cadre de la procédure de consultation. Cent prises de position ont été reçues. Vingt-cinq cantons, cinq conférences cantonales, six partis politiques, les associations faïtières nationales des communes, villes et régions de montagne, quatre associations faïtières nationales de l'économie et 16 autres organisations se sont ainsi prononcés.

La grande majorité des participants à la procédure de consultation se sont déclarés d'accord avec les grandes lignes du projet mis en consultation. Certains saluent explicitement l'engagement de la Confédération en faveur du trafic d'agglomération et expriment leur satisfaction à l'égard du programme, en soulignant notamment qu'il s'agit d'un instrument important pour la coordination des transports et de l'urbanisation, et pour le financement des infrastructures de transport.

D'autres demandent que la Confédération utilise davantage les fonds disponibles. Ils exigent par ailleurs que cette dernière évalue de manière plus réaliste les dépenses à effectuer et qu'elle les budgétise avec davantage de courage. En effet, elle ne fait pas usage de la possibilité qui lui est offerte d'un cofinancement à hauteur de 50 % même dans le cas des projets les mieux notés. Il convient de se pencher sur ce point en raison du financement désormais non limité dans le temps des projets d'agglomération.

Pour nombre de participants à la procédure de consultation, les programmes «PRODES infrastructure ferroviaire», «PRODES routes nationales» et «programme en faveur du trafic d'agglomération» devraient être mieux coordonnés les uns avec les autres. Il est par ailleurs souligné que les objectifs et stratégies des projets d'agglomération validés dans le cadre de la procédure d'examen devraient être repris pour le développement ultérieur des programmes «PRODES routes nationales» et «PRODES infrastructure ferroviaire».

Différentes prises de position indiquent que le mode de transport «route» n'est que trop peu considéré dans le projet mis en consultation ou qu'il conviendrait de réévaluer les mesures liées au TIM. Une priorisation plus élevée de certains projets rou-

³¹ www.admin.ch/ch/f/gg/pc/ind2018.html

tiers est également demandée. D'autres participants à la procédure de consultation critiquent le cofinancement par la Confédération de l'aménagement du réseau routier ou de mesures visant à augmenter les capacités en matière de TIM.

Nombre de participants souhaitent par ailleurs que le transport de marchandises et la numérisation se voient accorder une attention nettement plus importante à l'occasion des projets d'agglomération des prochaines générations.

La majorité de ceux qui ont pris position se déclarent d'accord avec le processus d'examen. Un grand nombre d'entre eux trouvent cependant les délais trop courts et regrettent notamment que l'examen technique des projets d'agglomération et la procédure de consultation aient été menés simultanément. Certains exigent en outre que les directives pour l'élaboration des projets d'agglomération soient mises à disposition plus tôt, dans l'idéal immédiatement après la remise des projets de la génération précédente. Quelques prises de position saluent la mise en place de contributions fédérales forfaitaires ou les simplifications administratives décidées pour certaines mesures. L'introduction de délais pour l'exécution des projets de construction est explicitement saluée par plusieurs participants. Mais certaines voix se montrent critiques pour souligner que des efforts restent nécessaires pour réduire les charges administratives liées à la mise en œuvre des mesures de moindre ampleur. D'autres appellent également de leurs vœux une simplification de la procédure.

Nombreux sont les participants à la procédure de consultation à exprimer leur satisfaction à l'égard des critères d'examen ou de la méthode d'examen appliqués par la Confédération. L'intégration des projets d'agglomération précédents et de l'état de leur mise en œuvre dans l'examen et l'évaluation est critiquée par certains. D'autres suggèrent que la Confédération vérifie, pour la prochaine génération, la méthodologie d'évaluation du rapport coût/utilité, car même les mesures chères à très chères devraient au moins pouvoir obtenir une évaluation suffisante lorsque leur utilité est démontrée.

Certains des participants à la procédure de consultation se déclarent par principe d'accord avec les résultats de l'examen par la Confédération ou avec le cofinancement de mesures données et les trouvent compréhensibles. Différentes prises de position font état de regrets ou de surprise quant au fait que pour certains projets d'agglomération ou pour certaines mesures aucune participation fédérale ne soit prévue et demandent dès lors que la Confédération procède à une réévaluation dudit cofinancement.

2.5.3 Evaluation des résultats de la procédure de consultation

La troisième génération des projets d'agglomération a été très majoritairement saluée, et le programme en faveur du trafic d'agglomération a été décrit comme un élément important de coordination de la planification en matière d'urbanisation et de transports. Tout aussi positive est l'évaluation de la procédure d'examen, de la collaboration des autorités fédérales concernées et des simplifications apportées. D'autres simplifications sont jugées souhaitables par le Conseil fédéral lui-même. D'une manière générale, il convient de veiller à ce que les simplifications visées ne portent

pas atteinte à l'égalité de traitement des projets d'agglomération déposés et à un processus d'examen largement éprouvé.

La critique émise dans de nombreuses prises de position des cantons et des organismes responsables, à savoir le fait que l'examen technique et la procédure de consultation aient été menés en même temps, est compréhensible pour la Confédération mais n'en reste pas moins dictée par l'étroitesse du calendrier imposée par les cycles de 4 ans. La Confédération envisage toutefois des adaptations dans le cadre de l'élaboration des Dispositions du programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) valables pour les prochaines générations de projets d'agglomération ainsi qu'à l'occasion du développement général du programme.

Plusieurs participants jugent insuffisante la coordination entre les programmes «PRODES infrastructure ferroviaire», «PRODES routes nationales» et «programme en faveur du trafic d'agglomération». Le Conseil fédéral souligne la coordination étroite effectuée entre les trois programmes. En effet, l'examen et l'élaboration simultanés de tous les programmes a permis une bonne articulation des projets d'aménagement liés entre eux. Le Conseil fédéral soutient les prochaines améliorations de la coordination des trois programmes d'infrastructure dans la préparation déjà en cours pour les prochaines générations et il thématise les harmonisations nécessaires à l'aune d'exemples concrets dans différents espaces d'intervention dans le cadre de l'actualisation de la partie programme du plan sectoriel des transports. Par ailleurs, il est demandé aux cantons et organismes responsables d'apporter la preuve d'une coordination avec les programmes d'infrastructure nationaux.

Dans l'optique de la continuité du programme, le Conseil fédéral souhaite maintenir aussi constants que possible les principes sous-tendant les cofinancements. Les prélèvements sur le fonds à hauteur de 9 à 12 % pour le trafic d'agglomération sont une valeur indicative cible. Toutefois, il convient en premier lieu de garantir l'égalité de traitement des projets déposés, que ce soit entre eux ou d'une génération à l'autre. Vis-à-vis du projet mis en consultation, la participation fédérale progresse de quelque 225 millions de francs, et ce du fait des réponses apportées dans ce cadre et de l'éclaircissement de certaines questions de détail lors des entretiens techniques. Par ailleurs, il convient de constater d'une manière générale que les mesures de grande ampleur affichant un rapport coût/utilité un peu juste ont jusqu'ici pu être cofinancées lorsqu'elles étaient bien coordonnées avec le développement de l'urbanisation et des transports et estimées judicieuses par l'agglomération et la Confédération.

S'agissant de la répartition des fonds entre les modes de transport, la consultation a fait ressortir une certaine polarisation. Le Conseil fédéral souhaite souligner que le cofinancement des mesures est décidé sur la base d'une vue d'ensemble prenant en compte tous les modes de transport et à l'aune de l'efficacité des projets, qui doivent d'ailleurs être prêts à être réalisés (voir ch. 2.3.3). En l'absence d'intégration dans une conception générale des transports assortie de mesures d'accompagnement ou si la mesure n'est pas prête à être réalisée, il est pris note de ladite mesure en vue d'un cofinancement dans le cadre de générations ultérieures. Lors de l'examen des requêtes issues de la procédure de consultation, l'accent a par ailleurs été mis sur l'intégration de projets routiers supplémentaires.

Pour le Conseil fédéral, il importe que les villes et agglomérations soumettent, à l'occasion des prochaines générations de projets d'agglomération, des mesures prêtes à être réalisées qui soient d'une part bien coordonnées avec le développement territorial visé et avec les programmes fédéraux d'aménagement ferroviaire et routier et qui, tous modes de transport confondus, garantissent d'autre part les capacités nécessaires à la croissance prévue du trafic. Le Conseil fédéral souligne que les villes et agglomérations ayant droit à des contributions doivent faire avancer la mise en œuvre des mesures évoquées, faute de quoi les effets escomptés risquent de ne pas être déployés tout en bloquant des fonds. Les délais nouvellement mis en place pour le début de l'exécution d'un projet de construction et la prise en considération de l'absence de l'effet escompté lors de l'évaluation des projets visent à garantir que les organismes responsables ayant déposé des mesures débudent les travaux dans les délais impartis.

Une meilleure prise en compte du transport de marchandises et de la logistique urbaine dans les projets d'agglomération est également saluée par le Conseil fédéral. Nombre des mesures évoquées peuvent d'ores et déjà faire l'objet d'un cofinancement. Les villes et agglomérations connaissant d'importants flux de marchandises devraient davantage en tenir compte dans leurs planifications à venir. S'agissant du développement ultérieur des projets d'agglomération, le Conseil fédéral va accorder une grande importance aux développements technologiques et sociétaux à l'œuvre sur la voie des «smart cities» (villes intelligentes).

Les autres propositions en vue d'une amélioration et de l'optimisation du programme en faveur du trafic d'agglomération seront examinées par les services fédéraux concernés lors de l'élaboration des DPTA applicables à la quatrième génération ainsi qu'à l'occasion du développement ultérieur du programme.

Tous les arguments avancés à propos des mesures individuelles ont été examinés lors de l'évaluation finale des projets.

2.6 Résultats de l'examen des projets d'agglomération

2.6.1 Respect des exigences de base

Sur les 37 projets d'agglomération, celui de Martigny (projet d'agglomération Coude du Rhône) a été retiré de l'examen ultérieur par la Confédération car il ne répondait pas aux exigences de base³².

³² Manque de participation des communes environnantes et de la population (exigence de base 1) et orientation non claire du projet (exigence de base 4).

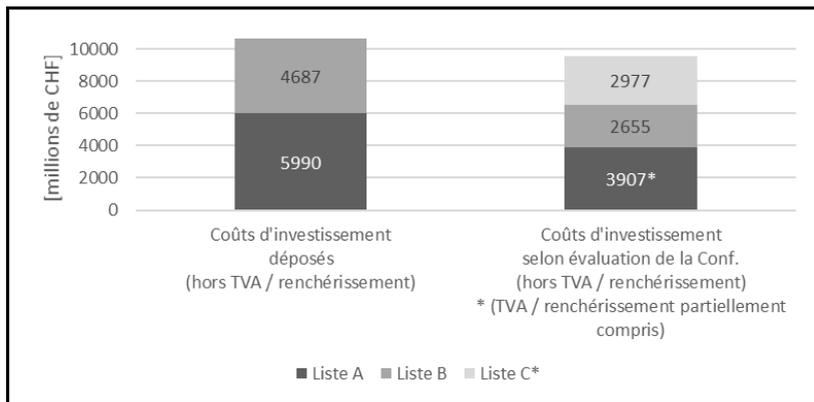
2.6.2 Aperçu des résultats de l'évaluation des effets des projets de troisième génération

Les 36 projets d'agglomération examinés comportaient presque 2000 mesures, dont un tiers environ dans le domaine de l'urbanisation. Au total, les coûts d'investissement présentés dépassaient 10,68 milliards de francs. Sur les plus de 1200 mesures présentées dans le domaine des transports, environ deux tiers émanent des organismes responsables des villes et agglomérations ayant droit à des contributions pour financement au titre de la troisième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération pour un volume global d'investissement de 5,99 milliards de francs.

Dans le cadre de l'évaluation, environ 3,91 milliards de francs de mesures ont été affectés à la liste A, 2,66 milliards à la liste B et 2,98 milliards à la liste C³³. Un peu plus de 10 % des mesures déposées se sont vu attribuer par la Confédération un rapport coût/utilité insuffisant ou non évaluable.

Figure 3

Coûts d'investissement présentés pour les projets d'agglomération évalués et classement par la Confédération en fonction de leur horizon temporel



A l'issue de l'évaluation de l'effet des projets, 32 projets d'agglomération sont susceptibles de recevoir un cofinancement de la part de la Confédération. Quatre projets d'agglomération présentent un effet global trop faible et ne se sont donc pas vu attribuer de contribution fédérale (pour plus de détails, voir résultats de l'évaluation des projets, ch. 2.6.3). Le classement par ordre de priorité à l'occasion de l'évaluation a conduit à prévoir un cofinancement pour environ 65 % des investissements déposés (liste A). Au total, les mesures contenues dans les programmes cofinancés

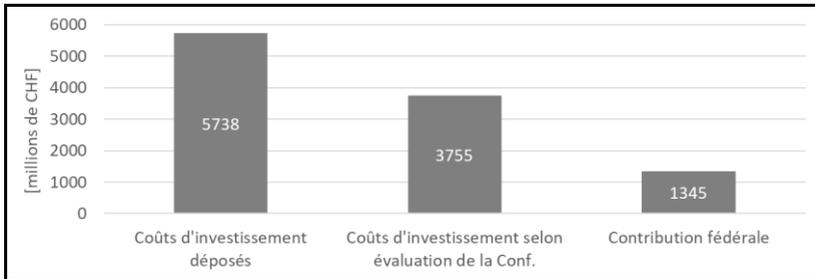
³³ Tous les montants sont exprimés hors TVA et renchérissement et selon le niveau de prix d'octobre 2016.

Exception: sauf indication contraire, la TVA et le renchérissement sont compris dans les coûts d'investissement de la liste A selon l'évaluation de la Confédération et dans les contributions fédérales pour les mesures cofinancées de manière forfaitaire.

de troisième génération entraînent des contributions fédérales d'un montant de 1,34 milliard de francs (voir ch. 2.7).

Figure 4

Coûts d'investissement des projets cofinancés (liste A) et contribution fédérale y afférente



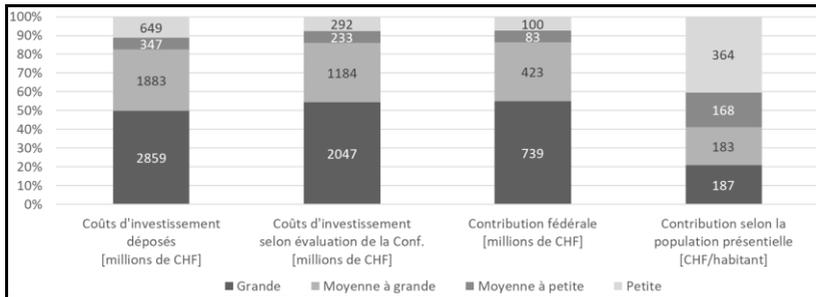
Les mesures présentant un rapport coût/utilité qualifié de bon à très bon, mais qui ne seront prêtes à être réalisées ou financées qu'à compter de 2023 et les mesures présentant un rapport coût/utilité devant être encore amélioré (liste B, voir ch. 2.7) devraient, si le taux de contribution fédérale reste identique, bénéficier de contributions fédérales de 963 millions de francs dans le cadre d'un prochain programme en faveur du trafic d'agglomération.

Si l'on tient compte des catégories de taille des villes et agglomérations ayant droit à des contributions, près de la moitié des coûts d'investissement déposés concernent des mesures dans les cinq plus grandes agglomérations suisses (Bâle, Berne, Grand Genève, Lausanne-Morges et Zurich), ce qui traduit les problèmes existant au niveau des systèmes de transport dans ces grandes régions. Si l'on tient compte du rapport entre les coûts d'investissement, d'un côté, et la population et le nombre d'actifs³⁴ de l'autre, on constate néanmoins que les petites villes et agglomérations ayant droit à des contributions reçoivent des contributions fédérales légèrement supérieures. Le fait que ces contributions soient plus élevées par habitant doit toutefois être relativisé dans la mesure où cela dépend fortement des différents projets déposés et où les contributions aux grandes agglomérations ne progresseraient que faiblement si les fonds correspondants étaient ventilés.

³⁴ La population présente correspond au nombre d'habitants et à 50 % des actifs.

Figure 5

Répartition par taille des agglomérations



Toutes les mesures devant faire l'objet d'un cofinancement sont réparties dans les quatre catégories suivantes:

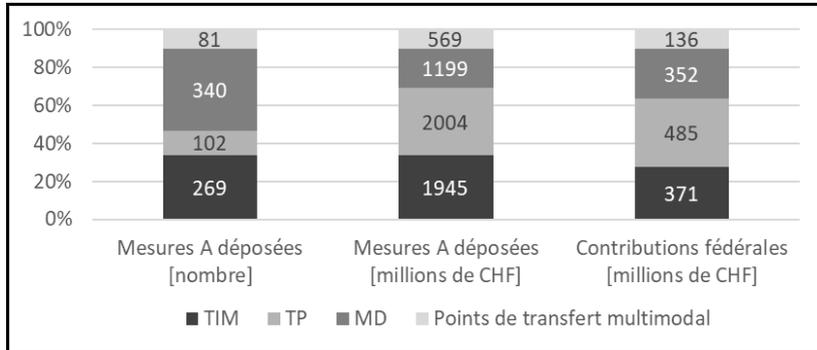
- Transport individuel motorisé (TIM): toutes les mesures destinées à augmenter l'efficacité du transport individuel motorisé, à supprimer les goulets d'étranglement et les effets négatifs du TIM (valorisation, sécurité de la circulation, émissions), à permettre une gestion du trafic et à valoriser les espaces routiers.
- Transports publics (TP): toutes les mesures destinées aux transports publics. Sont notamment concernés les projets de tramways (mesures d'accompagnement sur les espaces routiers comprises), les mesures destinées aux TP sur la chaussée (par exemple priorisation des bus) ainsi que les mesures concernant le rail et destinées à une desserte fine sur site.
- Mobilité douce (MD): toutes les mesures d'amélioration de la circulation, de comblement des lacunes présentées par le réseau de transport et d'augmentation de l'attractivité de la mobilité douce (p. ex. voies et croisements séparés, bandes cyclables, passages inférieurs et supérieurs et garages à vélos)
- Points de transfert multimodal: mesures de création et d'amélioration de points de transfert prévues afin de permettre une utilisation en réseau de tous les modes de transport et d'utiliser de manière optimale tout le potentiel du système global de transports.

Dans la plupart des cas, il n'est toutefois pas possible d'opérer une distinction stricte entre les différentes catégories. En règle générale, les mesures de grande ampleur comportent également des sous-mesures relevant d'autres catégories (p. ex. maintien ou augmentation des capacités routières dans le cas de projets de tramways, création de pistes cyclables ou de passages supérieurs pour piétons en cas de valorisation de l'espace routier). Vu qu'il n'a pas été possible de procéder à une ventilation plus fine en raison d'un manque de détails au niveau des mesures individuelles, les coûts totaux d'investissement ont à chaque fois été affectés à la catégorie de la mesure principale.

L'illustration suivante montre les parts des différentes catégories de mesures pour la liste A au regard du nombre de mesures déposées, des coûts d'investissement soumis et des contributions fédérales demandées.

Figure 6

Part des catégories de mesures liste A



La plupart des mesures ont été déposées dans le domaine des déplacements à vélo ou à pied (mobilité douce). Ces mesures, dans la majorité des cas de moindre ampleur, ne déploient toutefois souvent leurs effets qu'en lien avec d'autres mesures portant sur les différents corridors de circulation. Les mesures les moins nombreuses sont celles qui concernent les transports publics et les points de transfert multimodal, ce qui s'explique en partie par le fait que, contrairement aux générations précédentes, les projets ferroviaires soient financés par l'entremise du FIF. S'agissant des coûts d'investissement au titre des transports publics, ce sont surtout les projets de tramways qui entraînent les coûts les plus élevés. Les parts des TP et du TIM dans le total des coûts d'investissement déposés sont peu ou prou équivalentes alors que les coûts d'investissement liés aux mesures de mobilité douce sont environ deux fois moins importants que ceux relevant des TP et du TIM.

La répartition des contributions fédérales entre les différents modes de transport est équilibrée. La part dévolue au TIM dans les contributions fédérales est inférieure à celle qu'il représentait, en termes de coûts, dans les projets déposés. Cela s'explique en premier lieu par le fait que quelques mesures nécessitant de gros investissements n'aient pas été prises en compte dans la liste A en raison d'un défaut de maturité ou d'un mauvais rapport coût/utilité. A l'inverse, la part comparativement élevée des transports publics et des déplacements à pied et à vélo s'explique par l'importance du rapport coût/utilité accordé à ces modes de transport très efficaces en termes d'utilisation des surfaces et des ressources et à la prise en considération plus élevée que cela a engendré lors du classement des mesures par ordre de priorité.

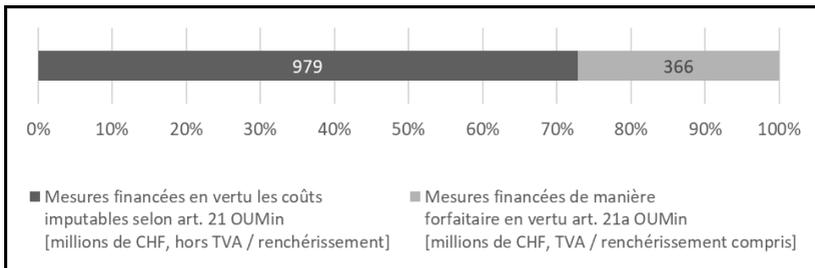
Si on considère les fonds destinés aux transports publics, 88 % des moyens devraient être investis dans les grandes agglomérations, et notamment dans les cinq plus importantes d'entre elles, au sein desquelles la part des TP tourne aux alentours de 55 %. Ceci est notamment dû aux coûts élevés des projets de la ligne de la Limmat-

talbahn dans la région de Zurich et du m3 à Lausanne. Sans ces deux grands projets, la part des TP dans l'ensemble des contributions fédérales atteindrait quelque 19 % et celle du TIM se monterait à 35 %. Dans les agglomérations de taille moyenne, l'accent est mis sur le cofinancement des mesures destinées au trafic individuel motorisé ainsi qu'aux déplacements à pied et à vélo (mobilité douce). Ainsi dans les agglomérations de taille moyenne, 12 % des fonds fédéraux vont à chacune de ces deux catégories. Dans les villes et agglomérations de petite taille ou de taille petite à moyenne ayant droit à des contributions, les fonds allant à l'amélioration des correspondances intermodales sont nettement plus élevés que dans les autres zones urbaines.

Dans le cadre de la troisième génération, les mesures dans les domaines des déplacements à pied et à vélo, de la gestion du trafic et de la valorisation et sécurité de l'espace routier pour un montant allant chaque fois jusqu'à cinq millions de francs sont regroupées dans des paquets et proposées en vue d'un cofinancement via des contributions fédérales forfaitaires. Environ deux tiers des 695 mesures de la liste A ont ainsi été rassemblés dans des paquets de ce type. Les coûts d'investissements devant faire l'objet d'un cofinancement sont alors imputés par unités de prestations intégrant la taxe sur la valeur ajoutée et le renchérissement. La part des contributions liées aux mesures ouvrant droit à des contributions fédérales forfaitaires s'élève au total à 27 % de l'ensemble des contributions fédérales.

Figure 7

Répartition de la contribution fédérale entre mesures financées sur la base des coûts imputables et celles bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires



On compte 378 mesures déposées dans la liste A dans le domaine des déplacements à vélo et à pied. Plus de 280 d'entre elles ont été regroupées dans 31 paquets et seulement 28 mesures ont été soutenues selon les coûts imputables. Environ 20 % des mesures ont été soit affectées à la liste B soit non financées. Au final, près de 75 % de la contribution fédérale aux mesures en faveur de la mobilité douce (265 millions de francs) vont à des financements forfaitaires. Quelque 87 millions de francs sont affectés au cofinancement des 28 mesures les plus importantes.

Trente-neuf mesures ont été déposées dans le domaine de la gestion du trafic. La moitié d'entre elles ont été classées dans la catégorie des mesures ouvrant droit à des contributions fédérales forfaitaires. En règle générale, leurs coûts sont nettement inférieurs à ceux des sept mesures à cofinancer selon les coûts imputables, ce qui

explique que sur les quelque 28 millions de francs prévus, seuls 48 % soient destinés aux mesures avec contributions fédérales forfaitaires. Environ 15 millions de francs sont affectés au cofinancement des sept autres projets.

S'agissant de la valorisation de l'espace routier, 173 mesures ont été déposées, et environ 70 % d'entre elles ont été identifiées pour bénéficier de contributions fédérales forfaitaires. En la matière également, les coûts d'investissement des mesures les plus importantes sont nettement supérieurs à ceux des mesures de moindre ampleur, bien plus nombreuses. Les coûts afférents aux 25 mesures à cofinancer selon les coûts imputables ont été adaptés sur la base d'une comparaison avec un indice de référence (voir 2.3.3), si bien que les contributions fédérales au titre des 27 paquets de mesures pouvant prétendre à des contributions fédérales forfaitaires s'élèvent à 87 millions de francs tandis que celles attribuées aux mesures de grande ampleur atteignent 62 millions de francs.

Les autres mesures relevant de ces trois domaines ont pour l'heure été exclues du champ de cofinancement en raison d'un rapport coût/utilité défavorable ou d'une maturité technique ou financière encore insuffisante.

2.6.3 Résultats de l'examen des effets des projets

Conformément aux «Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération», l'effet des projets a été évalué à l'aune des critères d'efficacité (voir ch. 2.3.3). L'effet global d'un projet ne découle pas seulement du total des effets de toutes les mesures classées en catégories de priorité A et B par la Confédération mais aussi de la combinaison de mesures coordonnées entre elles.

Le nombre de générations des projets d'agglomération allant grandissant, l'examen de leur cohérence avec les générations précédentes est devenu incontournable pour juger de leur efficacité. Le degré de mise en œuvre des mesures décidées dans le cadre des accords sur les prestations des générations précédentes ainsi que la prise en compte de ce degré de mise en œuvre dans la présente génération sont pour la première fois considérés dans l'évaluation de l'effet des projets de troisième génération. Il a été directement tenu compte des éventuelles insuffisances de mise en œuvre de ces mesures ou de la qualité et de la cohérence du compte rendu dans l'évaluation de l'effet global.

Les projets d'agglomération de troisième génération déposés sont globalement de bonne qualité même si la mise en œuvre des mesures des générations précédentes a pris du retard dans la plupart des cas.

- Dans le cas du critère d'efficacité «Amélioration de la qualité du système de transport», la Confédération a pu constater que les stratégies globales en matière de transports dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions avait fait l'objet de travaux très poussés et que des progrès importants avaient été accomplis dans certains projets. Toutefois, le degré nécessaire de planification n'a parfois pas été atteint pour certains sous-domaines (TP ou TIM p. ex.) et il n'a donc pas été possible d'intégrer les mesures déposées dans la liste A ou dans l'évaluation de l'effet des projets. Certaines solutions

proposées étaient parfois trop peu échelonnées dans le temps ou trop peu durables ou encore insuffisamment classées par ordre de priorité.

- Les effets les plus sensibles pour ce qui est du «Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti» ont été atteints principalement grâce à l'élaboration de plans directeurs cantonaux conformes à la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire et à la coordination avec ceux-ci. Dans les projets d'agglomération, rares ont été les approches et les planifications spécifiques et échelonnées contribuant à une orientation et un développement concentrés de l'urbanisation. S'agissant des pôles de développement et des installations à forte fréquentation, cette thématique n'a par ailleurs été que brièvement abordée, et il manque parfois un classement par ordre de priorité des mesures. Dans certains cas, l'agglomération n'a développé que peu de dispositions concrètes en vue d'une orientation ciblée de l'urbanisation, ce qui n'induit que peu d'effets supplémentaires en matière d'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti.
- S'agissant du critère d'efficacité «Accroissement de la sécurité du trafic», la Confédération a pu constater une concentration sur les effets objectifs (suppression des points accidentogènes et dangereux) ou subjectifs (mesures visant à une amélioration du sentiment de sécurité) dans les agglomérations. Rares ont toutefois été les approches ou accents globaux dans le domaine de la sécurité.
- Au niveau du critère d'efficacité «Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources», les mesures élaborées dans de nombreux projets ont permis de provoquer certains changements modaux positifs et d'aider à un passage aux TP ou à la MD. Les ambitions de réduction des émissions de polluants propres aux agglomérations ont dans certains cas été contrariées par des extensions de capacités et par la consommation de nouvelles surfaces. Dans le cadre de la présente génération, certaines villes ou agglomérations ayant droit à des contributions ont toutefois mis en place des mesures efficaces de gestion dans le domaine des paysages et ainsi obtenu des résultats tangibles. Dans d'autres villes ou agglomérations ayant droit à des contributions, les mesures dans le domaine des paysages sont toutefois insuffisantes, et l'ensemble manque de priorités claires ou de délais de mise en œuvre.
- Dans la grande majorité des cas, les mesures découlant des générations précédentes n'ont toujours pas été mises en œuvre. Huit ans après le début de la mise en œuvre des mesures de première génération, moins de 60 % des fonds libérés au moyen de conventions de financement ont été engagés. Et les fonds versés et facturés sont encore plus faibles. De nombreuses villes et agglomérations ayant droit à des contributions sont en retard au niveau des projets arrêtés dans les accords sur les prestations, mais la plupart d'entre elles ont pu fournir des raisons valables à l'occasion du compte rendu de mise en œuvre. Certaines mesures et solutions globales de circulation doivent ainsi être considérablement revues sur le plan conceptionnel. Dans d'autres cas, le contexte financier a tellement changé qu'une mise en œuvre n'est pour le moment pas possible. Et il reste quelques cas où aucune expli-

cation valable ne permet de justifier les retards pris. Au lieu de traiter dans les projets d'agglomération la question du retard pris dans la mise en œuvre ou de mettre en évidence des alternatives échelonnées en la matière, certains acteurs ont préféré demander des cofinancements pour des mesures supplémentaires. L'évaluation du compte rendu de mise en œuvre a permis de constater dans certaines villes et agglomérations ayant droit à des contributions que le compte rendu lié à la mise en œuvre des mesures convenues et les nouvelles mesures de troisième génération n'était pas regroupées ni présentées dans le projet d'agglomération. Au total, douze projets d'agglomération sur 36 ont donné lieu au retrait d'un point d'efficacité en raison d'un état de mise en œuvre insuffisant.

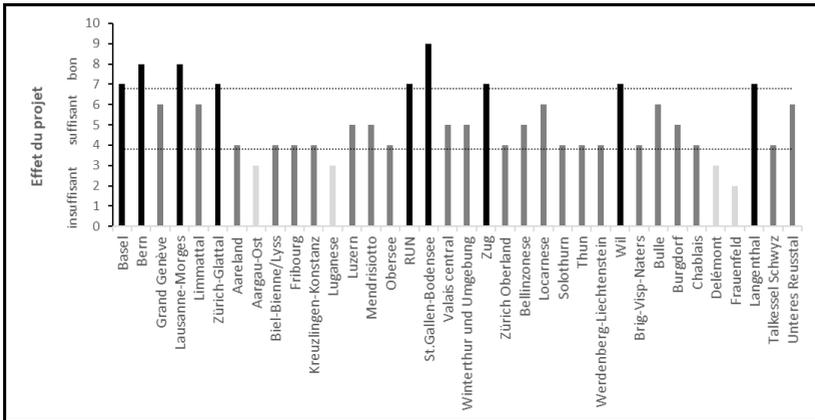
L'évaluation de l'effet des projets (utilité/mise en œuvre) et les résultats du classement des mesures par ordre de priorité permettent de déduire le rapport coût/utilité et ainsi l'importance de la contribution fédérale (taux de contribution) pour les différents projets d'agglomération.

Dans le cas de quatre projets d'agglomération (Aargau-Ost, Delémont, Frauenfeld et Luganese), l'évaluation réalisée s'est soldée par un effet insuffisant (moins de quatre points), ce qui a amené la Confédération à refuser de cofinancer lesdits projets.

Pour 23 autres, l'effet a été jugé suffisant (entre quatre et six points), ce qui permet d'envisager un cofinancement par la Confédération. Au final, l'effet du projet a été jugé bon (sept points et plus) pour neuf projets.

Figure 8

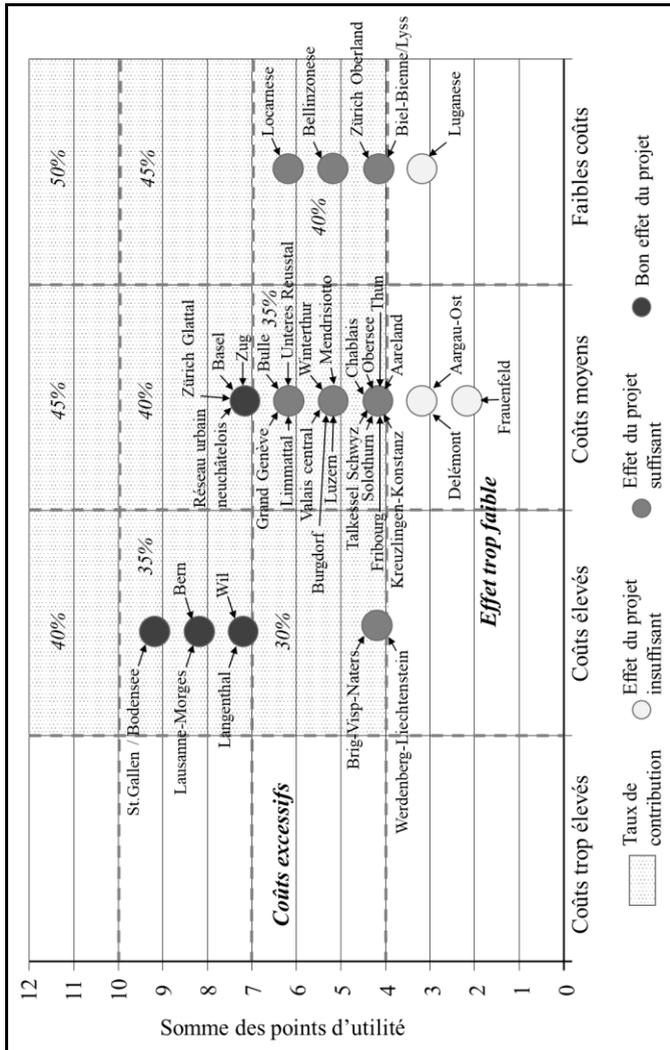
Points d'efficacité des projets d'agglomération



Afin de déterminer le niveau de cofinancement, il est, au-delà de l'effet atteint, également tenu compte de la catégorie dans laquelle les coûts du programme sont classés, et ce au regard de la taille de la ville ou de l'agglomération ayant droit à des contributions. La plupart des projets d'agglomération présentent des coûts moyens. Cinq se démarquent par des coûts inférieurs à la moyenne et sept par des coûts plus élevés. Par conséquent, huit agglomérations bénéficient de contributions fédérales de 40 %, 22 agglomérations d'aides atteignant 35 % et deux de soutiens à hauteur de 30 %.

Figure 9

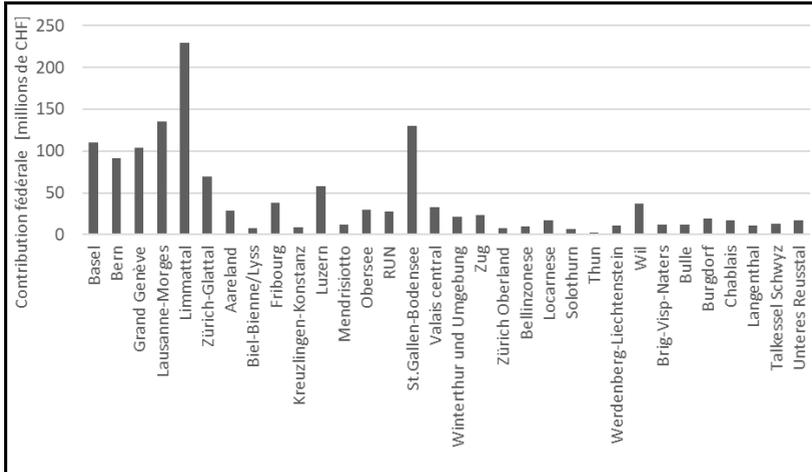
Coûts et points d'utilité des projets d'agglomération



Ces taux de contribution valent pour les mesures A de troisième génération à compter de 2019. Les villes et agglomérations ayant droit à des contributions ont la possibilité d'améliorer leur projet d'agglomération et de profiter de taux de contribution plus élevés à l'occasion d'une génération suivante, mais il est possible que la Confédération décide entre-temps de réduire son taux de participation.

Figure 10

Contributions de la Confédération (conformément au taux de contribution) par projet d'agglomération pour les mesures de la liste A



2.6.4 Résultats du classement des mesures par priorité

Le soutien apporté par la Confédération est axé de manière conséquente sur les mesures présentant le meilleur rapport coût/utilité lorsque sont appliqués les objectifs d'efficacité énoncés à l'art. 17d LUMin, un classement par ordre de priorité qui s'avère nécessaire du fait de la limitation des moyens disponibles. A cette occasion, il a néanmoins été tenu compte des objectifs et stratégies élaborés par les villes et agglomérations ayant droit à des contributions ainsi que des interdépendances et un programme global coordonné a à chaque fois été constitué.

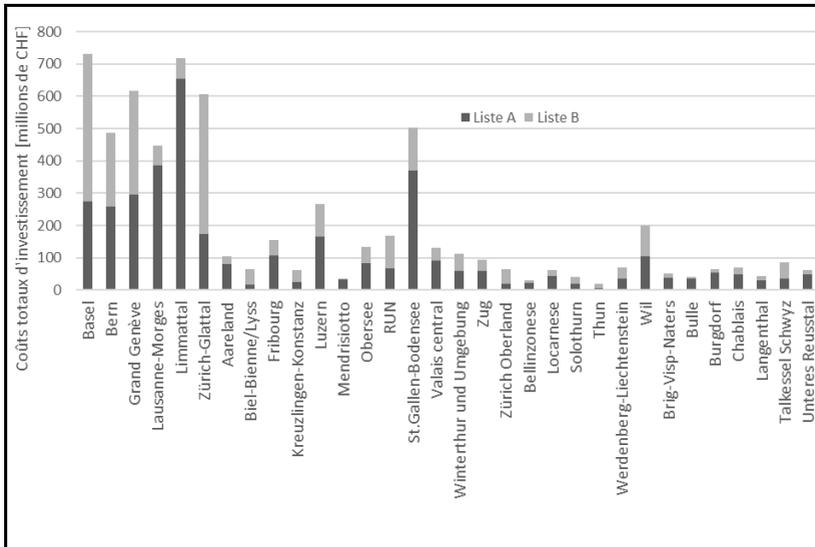
Du fait de l'intégration des contributions fédérales forfaitaires dans le processus d'évaluation des projets d'agglomération de troisième génération, la Confédération renonce aux prestations propres convenues à l'occasion des générations précédentes, lesquelles lui avaient certes permis d'obtenir des éléments d'importance pour l'évaluation globale mais qui s'étaient traduites par des difficultés de mise en œuvre pour les organismes responsables de projets.

Le classement des mesures par ordre de priorité par la Confédération a débouché sur des listes relativement équilibrées pour les deux horizons temporels. A l'échelle des différents projets d'agglomération, cela n'est pas nécessairement le cas en raison des mesures de grande ampleur qui donnent le ton et relèvent d'un horizon ou de l'autre (p. ex. le Limmattalbahn dans le PA Limmattal ou encore le m3 dans le PA Lausanne-Morges).

Ci-après les coûts totaux d'investissement par projet d'agglomération pour les mesures des listes A et B.

Figure 11

Coûts totaux d'investissement des projets d'agglomération cofinancés par la Confédération pour les mesures des listes A et B

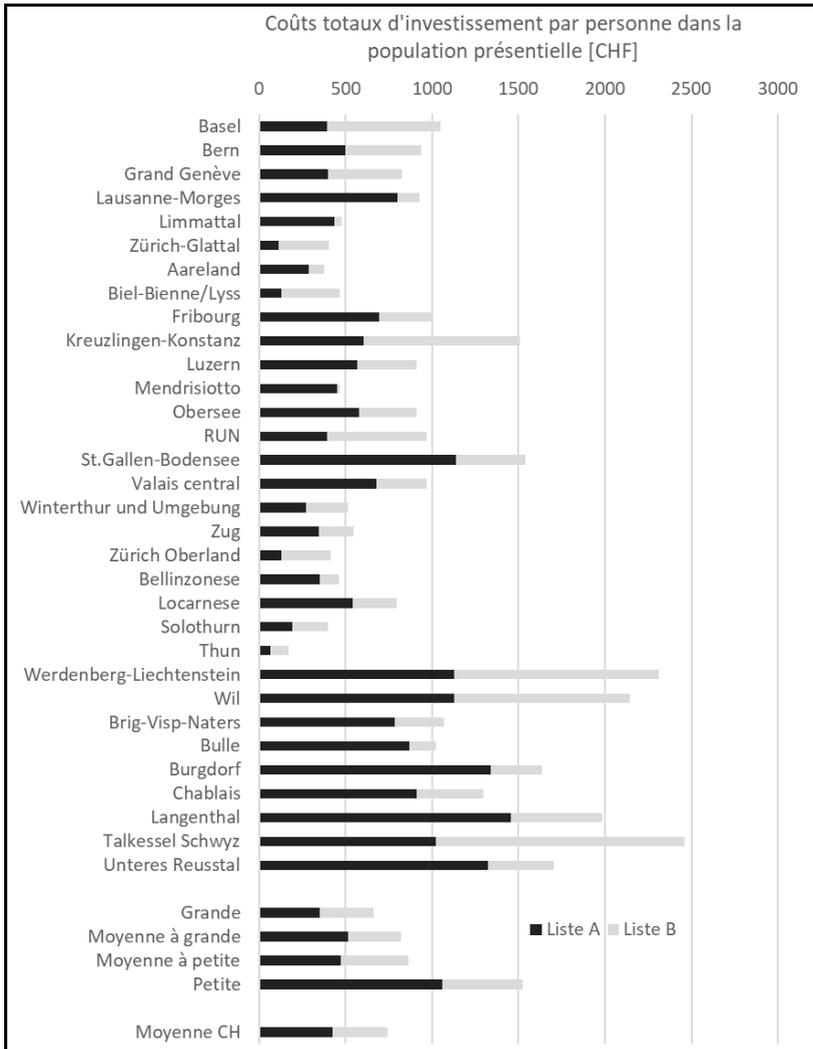


La mise en rapport des coûts totaux d'investissement avec la population et le nombre d'actifs³⁵ donne une idée plus parlante de la répartition des investissements entre les différentes villes et agglomérations ayant droit à des contributions.

³⁵ La population présente correspond au nombre d'habitants et à 50 % des actifs.

Figure 12

Coûts totaux d'investissement des projets d'agglomération cofinancés pour les mesures des listes A et B en fonction de la taille des villes et agglomérations ayant droit à des contributions



Les différences relativement importantes entre les villes et agglomérations ayant droit à des contributions traduisent dans la plupart des cas les besoins existant dans les agglomérations correspondantes. Pour certains projets d'agglomération, des infrastructures coûteuses peuvent s'avérer nécessaires au regard de la taille des agglomérations concernées. Pour la liste A, cela concerne notamment les PA Lausanne-Morges, St. Gallen-Bodensee, Wil, Burgdorf ainsi que le PA Langenthal et, pour la liste B, notamment le nouveau PA Talkessel Schwyz.

2.7 **Fonds fédéraux demandés au titre du programme en faveur du trafic d'agglomération de troisième génération**

Les crédits d'engagement demandés permettent de soutenir les mesures des villes et agglomérations ayant droit à des contributions coordonnées les unes avec les autres, présentant un bon rapport coût/utilité et qui, de pair avec d'autres mesures, contribuent à la résolution des problèmes de circulation les plus aigus.

L'Assemblée fédérale décide par arrêté fédéral d'allouer des crédits d'engagement qui permettront de soutenir des mesures en faveur du trafic d'agglomération.

Taux de contribution et contribution maximale

L'arrêté fédéral fixe pour chaque ville ou agglomération ayant droit à des contributions le taux de contribution et la contribution maximale de la Confédération pour les mesures classées dans la liste A de troisième génération selon l'art. 21 OUMin et qui sont cofinancées par la Confédération sur la base de coûts imputables ou qui font l'objet de contributions fédérales forfaitaires selon l'art. 21a OUMin. Le taux de contribution de la Confédération est dès lors arrêté pour ces mesures.

Liste A

Le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale d'approuver les crédits d'engagement pour les mesures de troisième génération présentées en liste A (voir tableau 1, colonne liste A). Cela permettra, ainsi, de cofinancer les mesures dont l'efficacité est jugée bonne à très bonne et qui seront vraisemblablement prêtes à être réalisées et financées dans les quatre ans suivant l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral.

Les contributions fédérales pour les mesures de la liste A sont dès lors approuvées, et l'efficacité des mesures ne sera pas réexaminée ultérieurement. Seule sera vérifiée avant le début des travaux leur cohérence avec l'accord sur les prestations de chaque projet d'agglomération conclu après la décision du Parlement entre les organismes responsables de projets et la Confédération (voir ch. 2.9.1).

La liste A comporte les mesures selon l'art. 21 OUMin pour lesquelles un cofinancement de la Confédération hors renchérissement et TVA est demandé. La référence pour le renchérissement est l'indice suisse des prix de la construction, différencié par

grande région³⁶ et, pour les projets ferroviaires, l'indice de renchérissement de la construction ferroviaire³⁷.

La liste A comporte également des mesures de moindre ampleur (montant allant jusqu'à 5 millions de francs) dans les domaines des déplacements à vélo et à pied, de la gestion du trafic et de la valorisation des espaces routiers. Celles-ci sont regroupées dans des paquets et sont désormais cofinancées sous forme de contributions fédérales forfaitaires (mesures selon l'art. 21a OUMin) à l'occasion de la troisième génération. Ces contributions fédérales sont présentées dans l'arrêté fédéral avec la TVA et le renchérissement inclus et sont par conséquent mentionnées séparément dans le tableau ci-dessous. Le total des deux montants est à but purement informatif et permet d'établir des comparaisons avec les générations précédentes. Pour autant, du fait d'une base différente de prix et de l'intégration de la TVA et du renchérissement dans le cas des mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, ces totaux ne sont que difficilement comparables avec ceux des générations précédentes.

Liste B

Les mesures présentées en liste B sont des éléments importants des projets d'agglomération. Elles ont donc été prises en compte lors de l'évaluation d'efficacité et devraient faire l'objet d'un cofinancement par la Confédération à l'occasion de la quatrième génération (voir tableau 1, colonne liste B).

Ces mesures pourront par conséquent être redéposées de pair avec d'autres mesures par les organismes responsables dans le cadre des projets de la génération suivante. Elles seront alors réexaminées, en même temps et sur la base des mêmes critères que les nouvelles mesures, ce qui permettra d'intégrer des modifications. Dans la liste B, la distinction entre mesures selon l'art. 21 OUMin et selon l'art. 21a OUMin a été abandonnée.

Le même taux de contribution que dans le cas des mesures de la liste A a été appliqué pour le calcul des contributions au titre des mesures de la liste B.

Aperçu par projet d'agglomération

L'examen des projets d'agglomération débouche sur des contributions fédérales d'un montant approximatif de 1,34 milliard de francs pour ce qui est de la liste A (dont 979 millions de francs pour les mesures cofinancées selon les coûts imputables³⁸ et 366 millions de francs pour les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires³⁹) et de 963 millions de francs environ pour la liste B, soit un total de quelque 2,31 milliards de francs pour les listes A et B rassemblées.

³⁶ www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/prix/prix-construction/indice-prix-construction.html

³⁷ www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/prix/prix-construction/indice-prix-construction.assetdetail.5486549.html

³⁸ Mesures selon l'art. 21 OUMin.

³⁹ Mesures selon l'art. 21a OUMin.

Tableau 1

**Listes A et B avec les coûts par projet d'agglomération
(niveau des prix: avril 2016)**

Projet d'agglomération ⁴⁰	contributions fédérales demandées pour validation			Liste A, Liste B Projets planifiés	Total	
	Taux de contribution Conf. [%]	Contribution max. Mesures selon l'art. 21 OUMin [millions de fr., hors TVA et renchér.]	Contribution max. Mesures selon l'art. 21a OUMin [millions de fr., TVA et renchér. compris]	Total Liste A [millions de fr.]	Total Liste B [millions de fr.]	Total Listes A et B [millions de fr.]
Zürich Oberland	40	1,77	6,17	7,94	17,87	25,81
Winterthur und Umgebung	35	17,52	3,25	20,77	18,81	39,58
Zürich-Glattal	40	46,50	22,76	69,26	173,70	242,96
Limmattal	35	225,67	3,58	229,25	22,32	251,57
Langenthal	35	2,24	8,83	11,07	4,03	15,10
Bern	35	69,85	21,09	90,94	79,55	170,49
Biel-Bienne/Lyss	40	2,20	5,04	7,24	19,27	26,51
Burgdorf	35	15,16	3,60	18,76	4,12	22,88
Thun	35	2,35	0,34	2,69	4,51	7,20
Luzern	35	41,31	16,68	57,99	35,35	93,34
Unteres Reusstal	35	14,07	3,16	17,23	4,96	22,19
Zug	40	5,27	18,30	23,57	13,56	37,13
Bulle	35	4,63	7,49	12,12	2,09	14,21
Fribourg	35	34,11	3,48	37,59	16,97	54,56
Aareland	35	23,05	5,25	28,30	8,49	36,79
Solothurn	35	2,39	4,32	6,71	7,29	14,00
Basel	40	80,17	30,10	110,27	182,27	292,54
St. Gallen-Bodensee	35	74,19	55,67	129,86	45,93	175,79
Werdenberg- Liechtenstein	30	0,92	9,43	10,35	10,86	21,21
Obersee	35	21,12	8,36	29,48	17,08	46,56
Wil	35	18,83	17,95	36,78	33,17	69,95
Kreuzlingen- Konstanz	35	3,52	5,15	8,67	13,00	21,67
Bellinzonese	40	4,61	4,93	9,54	3,16	12,70
Locarnese	40	8,24	8,78	17,02	8,03	25,05
Mendrisiotto	35	1,71	9,82	11,53	0,47	12,00
Lausanne-Morges	35	120,86	14,40	135,26	21,50	156,76

⁴⁰ L'ordre des projets d'agglomération dans la liste ci-après est fonction de la numérotation de l'Office fédéral de la statistique.

Projet d'agglomération ⁴⁰	contributions fédérales demandées pour validation			Liste A, Liste B Projets planifiés	Total	
	Taux de contribution Conf. [%]	Contribution max. Mesures selon l'art. 21 OUMin [millions de fr., hors TVA et renché.]	Contribution max. Mesures selon l'art. 21a OUMin [millions de fr., TVA et renché. compris]	Total Liste A [millions de fr.]	Total Liste B [millions de fr.]	Total Listes A et B [millions de fr.]
Brig-Visp-Naters	30	7,30	4,06	11,36	4,15	15,51
Chablais	35	13,65	3,39	17,04	7,14	24,18
Valais central	35	14,03	18,30	32,33	14,04	46,37
RUN	40	8,10	19,24	27,34	39,88	67,22
Grand Genève	35	88,54	15,32	103,86	111,75	215,61
Talkessel Schwyz	35	4,81	7,82	12,63	17,76	30,39
Total		978,69	366,06	1344,75	963,08	2307,83

L'annexe 2 présente les listes avec un aperçu des mesures individuelles des listes A et B, coûts inclus (avec taux de contribution identique pour les listes A et B). Des documents supplémentaires comportant un rapport d'examen détaillé (comparaisons transversales comprises) sont élaborés par ville ou agglomération ayant droit à des contributions et ont été mis à leur disposition.

2.8 Aperçu de toutes les générations

La répartition des fonds entre les régions linguistiques et les régions géographiques est restée globalement identique sur toutes les générations. Si la part de la Suisse alémanique dans les programmes cofinancés correspond presque exactement à celle de la population présente, cette part est légèrement inférieure dans le cas de la Suisse romande et légèrement supérieure pour ce qui est du Tessin.

Lors des premières générations, la répartition entre les régions linguistiques est restée identique pour ce qui est des projets déposés et des projets cofinancés. Un léger déplacement en faveur de la Suisse alémanique est en revanche à constater dans le cas de la troisième génération, ce qui s'explique par un meilleur taux de mise en œuvre des mesures des générations précédentes en Suisse alémanique, lequel a été pris en considération pour la première fois dans l'examen des projets lors de l'évaluation des effets.

Tableau 2

**Répartition des projets d'agglomération déposés et cofinancés
par régions linguistiques et parties du territoire**

Région	Première génération		Deuxième génération		Troisième génération	
	Déposé	Cofinancé	Déposé	Cofinancé	Déposé	Cofinancé
Suisse alémanique	21	18	28	26	24	22
Suisse romande	7	6	9	8	9	7
Tessin	2	2	4	4	4	3
Total	30	26	41	38	37	32

Sur toutes les générations du programme en faveur du trafic d'agglomération, ce sont les cinq agglomérations suisses les plus importantes (Zurich, Genève, Bâle, Lausanne et Berne) qui reçoivent l'essentiel des fonds. Mais il faut dire qu'elles doivent mener à bien des projets de très grande ampleur et qu'elles hébergent la majorité de la population et des actifs du pays.

Tableau 3

Contributions fédérales pour toutes les générations

	3 ^e génération		2 ^e génération		1 ^{re} génération		toutes générations
	Taux de contribution [%]	Contribution fédérale maximale [millions de CHF ^A]	Taux de contribution [%]	Contribution fédérale maximale [millions de CHF ^B]	Taux de contribution [%]	Contribution fédérale maximale [millions de CHF ^B]	
Grandes agglomérations							
Basel	40	110	35	93	40	86	289
Bern	35	91	35	305	35	149	544
Grand Genève	35	104	40	204	40	186	494
Lausanne-Morges	35	135	35	185	40	165	486
Zürich*°	35	299	35	176	44	404	878
Agglomérations moyennes							
Aareland	35	28	40	59	40	32	119
Aargau-Ost	aucune contr.	0	35	49	40	56	105
Bellinzonese	40	10	40	19	aucun PA		28
Biel-Bienne/Lyss	40	7	30	6	40	21	34
Chur	aucun PA		40	11	40	11	22
Fribourg	35	38	40	23	aucune contr.	0	61
Kreuzlingen-Konstanz	35	9	35	5	aucun PA		14
Locarnese	40	17	40	12	aucun PA		29
Luganese	0	0	35	31	30	27	59
Luzern	35	58	35	32	35	46	136
Mendrisiotto	35	12	35	10	35	19	41
Obersee	35	29	40	29	30	11	70
Réseau urbain neuchâtelois	40	27	30	17	35	17	61
Rivelac	aucun PA		aucune contr.	0	aucun PA		
Schaffhausen	aucun PA		40	25	40	34	59
Solothurn	35	7	35	19	40	10	36
St.Gallen-Bodensee	35	130	40	79	40	74	283
Thun	35	3	35	10	40	45	58
Valais central°°	35	32	40	29	aucun PA		62
Werdenberg-Liechtenstein	30	10	35	8	aucun PA		18
Wil	35	37	40	24	aucune contr.	0	61
Winterthur und Umgebung°	35	21	40	110	partie PA Zürich		131
Zug	40	24	35	21	40	63	107
Zürich Oberland	40	8	40	33	aucun PA		41
Petites agglomérations							
Brig-Visp-Naters	30	11	35	20	40	5	37
Bulle	35	12	aucun PA		35	9	21
Burgdorf	35	19	40	6	40	4	28
Chablais	35	17	30	3	aucun PA		20
Coude de Rhône (Martigny)	aucune contr.		aucun PA		aucun PA		
Davos	aucun PA		aucune contr.	0	aucun PA		
Delémont	aucune contr.	0	35	5	40	6	11
Frauenfeld	aucune contr.	0	35	10	35	8	17
Interlaken	aucun PA		35	7	40	5	12
Langenthal	35	11	35	12	aucune contr.		23
Nidwalden	aucun PA		40	4	0	0	4
Rheintal	aucun PA		aucune contr.	0	aucun PA		
Talkessel Schwyz	35	13	aucun PA		aucun PA		13
Unteres Reusstal	35	17	aucun PA		aucun PA		17
Yverdon	aucun PA		35	11	35	17	28
	Total 3 ^e g.	1345	Total 2 ^e g.	1699	Total 1 ^{re} g.	1511	Total : 4507

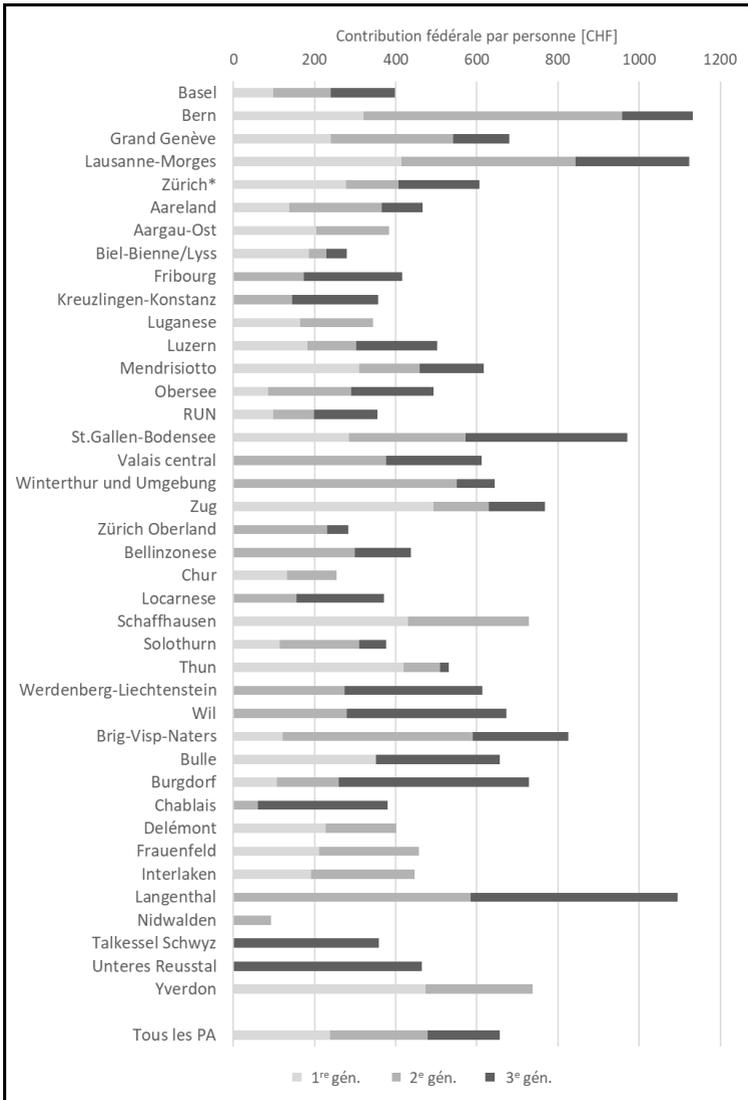
Légende du tableau précédent:

- * Les contributions fédérales pour le PA Zurich de première génération couvraient le périmètre des PA Glattal, Limmattal et Winterthur et comprenaient le financement de la ligne diamétrale de Zurich, qui a été cofinancée à hauteur de 50 % par la Confédération. Lors des deuxième et troisième générations, les PA Zurich-Glattal, Limmattal et Winterthur ont été présentés séparément pour l'agglomération de Zurich.
 - Lors de la première génération, le PA Winterthur faisait partie du PA Zurich.
 - Dans le cadre de la troisième génération, le PA Valais Central englobe l'agglomération de Sion mais aussi celle de Sierre.
- A Montants totaux troisième génération: niveau de prix d'avril 2016, somme mixte composée de montants hors TVA et renchérissement (mesures selon l'art. 21 OUMin) ainsi qu'avec TVA et renchérissement (mesures selon l'art. 21a OUMin).
- B Montants totaux première et deuxième générations: niveau de prix d'octobre 2005, montants hors TVA et renchérissement.
- C Montants totaux toutes générations: total purement informatif car les niveaux de prix sont différents et les montants indiqués le sont avec ou sans TVA et avec ou sans renchérissement.

Si on compare les contributions fédérales en chiffres absolus pour toutes les générations avec le nombre des habitants et des actifs, il apparaît que les villes et agglomérations de taille petite à moyenne ayant droit à des contributions ont elles aussi reçu des contributions par personne élevées.

Figure 13

Contributions fédérales pour toutes les générations par rapport au nombre d'habitants et d'actifs⁴¹



⁴¹ Par rapport au nombre d'habitants et à 50 % des actifs.

Légende du tableau précédent:

- * Les contributions fédérales pour le PA Zurich de première génération couvraient le périmètre des PA Glattal, Limmattal et Winterthur et comprenaient le financement de la ligne diamétrale de Zurich, qui a été cofinancée à hauteur de 50 % par la Confédération. Lors des deuxième et troisième générations, les PA Zurich-Glattal, Limmattal et Winterthur ont été présentés séparément pour l'agglomération de Zurich.

Les différences entre contributions par habitant s'expliquent de plusieurs manières. L'examen et le classement par ordre de priorité des mesures selon l'efficacité permettent aux projets d'agglomération présentant des mesures ou paquets de mesures bien coordonnés de bénéficier de contributions fédérales plus élevées. En outre, certains projets d'agglomération contiennent des projets importants s'étendant sur plusieurs générations (p. ex. l'aménagement de la gare centrale de Berne).

On constate également que, pour certains projets d'agglomération (notamment le PA Thun et le PA Zug), de nombreuses mesures ou des mesures chères ont été cofinancées lors d'une des précédentes générations, mais que les suivantes n'ont entraîné que des demandes pour des montants modestes ou que les mesures ont été classées à nouveau en liste B.

2.9 Mise en œuvre du programme en faveur du trafic d'agglomération

2.9.1 Accord sur les prestations

Sur la base des projets d'agglomération et de la décision de l'Assemblée fédérale et après consultation de l'Administration fédérale des finances, le DETEC signe des accords sur les prestations avec les organismes responsables de projets⁴². Ces accords sur les prestations couvrent les mesures cofinancées par la Confédération ainsi que celles qui ne le sont pas, notamment dans le domaine de l'urbanisation. Dans les accords sur les prestations sont réglés les éléments suivants: les mesures et paquets de mesures à mettre en œuvre, la contribution fédérale, les exigences liées à l'établissement de rapports, les compétences et responsabilités, les modalités d'adaptation, les réglementations en cas de non-respect de l'accord, la durée de validité et les échéances⁴³.

Désormais, trois mois après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération de troisième génération, un délai de six ans débute pour toutes les mesures (pour les générations suivantes le délai est de quatre ans) au sein duquel la construction doit commencer (sous réserve d'éventuelles procédures de recours ou de référendums; les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires ne font pas l'objet de prolongations de délais)⁴⁴. Si les travaux de construction pour une mesure ne sont pas lancés dans les délais, le droit à la contribution fédérale expire pour la génération concer-

⁴² Art. 24, al. 1, OUMin

⁴³ Art. 24, al. 2, OUMin

⁴⁴ Art. 17e, al. 2, LUMin; art. 23a OUMin; art. 1 OPTA

née. Les mesures peuvent toutefois être à nouveau soumises par l'agglomération pour examen dans le cadre d'une génération ultérieure.

Les accords sur les prestations fixent en outre les bases nécessaires au contrôle des effets et au contrôle financier. L'ARE s'assure de manière périodique du respect des accords sur les prestations signées (art. 24, al. 4, OUMin) dans le cadre du compte rendu de mise en œuvre, lequel a normalement lieu tous les quatre ans.

2.9.2 Conventions de financement

Sur la base de l'accord sur les prestations et du résultat de l'examen des mesures par les autorités compétentes⁴⁵, l'OFROU arrête avec les organismes responsables de projets les modalités de versement pour toutes les mesures A prêtes à être réalisées et financées dans le cadre d'une convention de financement⁴⁶.

Désormais, les mesures relevant des catégories mobilité douce, valorisation et sécurité des espaces routiers (projets d'exploitation et d'aménagement) et gestion du trafic ne dépassant pas cinq millions de francs sont regroupées dans des paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, et une seule convention de financement comprenant la TVA et le renchérissement est signée pour chacune de ces catégories de mesures⁴⁷. Cela facilite grandement l'administration, tant du côté des organismes responsables de projets que de la Confédération. Les projets financés par une contribution fédérale forfaitaire n'ont pas à être prêts à être réalisés au moment de la conclusion de la convention de financement. Grâce à la mise en place de ces paquets cofinancés de manière forfaitaire sur la base de coûts standardisés par unités de prestations, les organismes responsables disposent en outre d'une plus grande flexibilité dans la réalisation et l'adaptation desdites mesures.

2.10 Procédure ultérieure et nouveaux développements du programme en faveur du trafic d'agglomération

Le processus d'évaluation a permis de mettre en lumière les incertitudes des organismes responsables de projets – notamment les cofinancements non garantis de la part de Confédération du fait de la limitation temporelle du fonds d'infrastructure – existant au niveau des agglomérations lors de l'élaboration des projets d'agglomération de troisième génération. Le programme en faveur du trafic d'agglomération constituant désormais, depuis la création du FORTA, un programme permanent de développement, de nouveaux progrès qualitatifs sont attendus pour les prochaines générations de mesures présentées. Cela concernera notamment une amélioration de

⁴⁵ D'après l'art. 2 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451) et l'art. 41 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement; LPE; RS 814.01), la Confédération doit vérifier la compatibilité des installations (routières) de transport qui sont subventionnées avec les dispositions de la LPN et de la PLE.

⁴⁶ Art. 24, al. 4, OUMin

⁴⁷ Art. 21a OUMin

la cohérence entre générations de projets d'agglomération, si bien qu'il sera possible, lors de la révision de chaque programme, de mettre l'accent sur l'identification des besoins d'action restants et sur des propositions de solutions échelonnées dans le temps pour supprimer les problèmes de circulation non résolus ou apparus entre-temps dans les villes et agglomérations.

Aux yeux de la Confédération, il est dès lors important que soient déposés sur la liste A des projets d'agglomération des générations à venir les mesures intégrées dans une conception globale (de l'urbanisation et des transports) faisant sens, présentant la maturité nécessaire en termes de construction et de planification et pour lesquelles il est par conséquent possible de débiter les travaux au cours des quatre années suivantes. En outre, les projets d'agglomération doivent aborder les évolutions technologiques et sociétales à venir et contribuer au développement d'un système de transport efficace.

L'adaptation de l'OUMin⁴⁸ constitue déjà une étape importante en vue de la quatrième génération des projets d'agglomération. Le cercle des villes et agglomérations ayant droit à des contributions a été adapté aux évolutions constatées ces dernières années, ce qui a permis d'inclure les chefs-lieux cantonaux que sont Sarnen, Glaris et Appenzell.

Il est prévu de remplacer les directives encore en vigueur pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération par l'ordonnance du DETEC concernant le délai et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA), révisée à cette fin, et par les Dispositions du programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA), les organismes responsables étant alors intégrés aux travaux en vue des dites DPTA. Au-delà des précisions et des adaptations de la méthode d'examen, il convient notamment, comme cela a été demandé dans le cadre de la consultation, de davantage prendre en considération le trafic de marchandises. Le développement de la méthode de détermination des coûts standardisés comme base pour les mesures pouvant prétendre à des contributions financières forfaitaires se poursuit. Et, dans le même ordre d'idées, des financements forfaitaires devraient pouvoir être versés dans le domaine des haltes de bus et de tramway à partir de la quatrième génération. A compter de la prochaine génération, l'effet du programme en faveur du trafic d'agglomération sera évalué de manière approfondie dans le cadre d'un contrôle systématique des effets. Celui-ci se fera sur la base des indicateurs «Monitoring et controlling des projets d'agglomération» (indicateurs MOCA)⁴⁹, qui sont actualisés de manière périodique sous la supervision de la Confédération.

L'adaptation de la méthode d'examen est également l'occasion d'aborder des questions de base en matière de conception à venir du programme en faveur du trafic d'agglomération (mesures cofinancables, prise en compte des évolutions technologiques et sociétales et des nouvelles formes de mobilité, adaptation des critères d'efficacité) ainsi que d'autres simplifications administratives.

⁴⁸ RO 2017 6801

⁴⁹ ARE (2009), Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation.

2.11 Aperçu des générations précédentes du programme en faveur du trafic d'agglomération

Au début du programme, un paquet de projets urgents arrivés à maturité avait été validé de pair avec l'acceptation de la LFIInfr et il avait été suivi des deux premières générations de projets d'agglomération:

- projets urgents, acceptés le 4 octobre 2006;
- première génération du programme en faveur du trafic d'agglomération, acceptée le 21 septembre 2010;
- deuxième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération, acceptée le 16 septembre 2014.

Les financements libérés jusqu'ici proviennent du fonds d'infrastructure, au sein duquel un total de 6 milliards de francs était prévu en faveur du trafic d'agglomération⁵⁰. Le fonds d'infrastructure avait une durée de validité limitée jusqu'en 2027. Il a été remplacé par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

	Contrib. fédér. validée (31.12.2017)	Conventions de financement conclues (31.12.2017)	Non réalisable ⁵¹
Projets urgents	2,56 milliards de fr.	2,53 milliards de fr. ⁵²	0,03 milliard de fr.
PTA 1 ^{re} génération	1,51 milliard de fr.	0,86 milliard de fr.	
PTA 2 ^e génération	1,70 milliard de fr.	0,45 milliard de fr.	
Total	Crédit restant 0,23 milliard de fr.	En suspens 1,90 milliard de fr.	

Au cours des quatre premières années (2008–2011), tous les fonds fédéraux budgétés ont été demandés dans la mesure où, pour les projets urgents, la date de début des travaux avait été fixée à 2008 au plus tard, et où une partie des financements de la Confédération ont été versés à destination de mesures déjà en cours de réalisation.

Des conventions de financement pour un montant proche de 1,90 milliard de francs doivent encore être conclues. Il est possible que quelques projets ne puissent pas être mis en œuvre d'ici 2027 en raison de votations populaires négatives ou d'autres décisions politiques. Aux termes des accords sur les prestations des deux premières générations, le droit aux fonds fédéraux expire en l'absence d'une convention de financement signée d'ici 2027. Mais il n'est pas encore possible de dire quel sera le montant finalement concerné.

Le cofinancement des mesures acceptées au titre des deux premières générations est en cours. Les besoins de financement exprimés par les agglomérations en vue de la mise en œuvre depuis 2011 ont dans les faits été inférieurs à ce qui avait été prévu.

⁵⁰ Tous les crédits d'engagement du FI sont exprimés selon le niveau de prix d'octobre 2005.

⁵¹ Renonciation à des projets suite à des votations populaires ou à la restitution des fonds par les organismes responsables de projets.

⁵² Pour les projets urgents, des fonds ont été mis à disposition sur la base de décisions en lieu et place de conventions de financement.

Les deux premières générations ont été marquées par la soumission de mesures qui n'avaient pas encore atteint un niveau de maturité suffisant pour être réalisées ou par la sous-estimation, dans le cas de certains projets, des processus politiques et de la planification. La première génération de projets d'agglomération a eu fortement le caractère de phase pilote et il a été nécessaire de mettre en place de nouveaux processus au sein des cantons et de la Confédération. De plus, les procédures d'autorisation et de décision des financements ont parfois duré plus longtemps que prévu au niveau des cantons et des communes. Sur le plan financier, la deuxième génération vient juste de débuter et l'utilisation des fonds octroyés n'est donc pas encore très parlante.

S'agissant des générations à venir, il y a tout lieu de s'attendre à ce que la maturité effective de construction des mesures déposées s'améliore et que, dès lors, la réalisation soit de plus en plus conforme aux délais. C'est en tout cas le sens des modifications législatives entreprises, comme la garantie d'un financement sur le long terme des projets d'agglomération, l'instauration de délais pour le lancement des travaux ou encore la mise en place de contributions fédérales forfaitaires pour les projets de moindre ampleur dans certaines catégories de mesures (voir ch. 2.3.2).

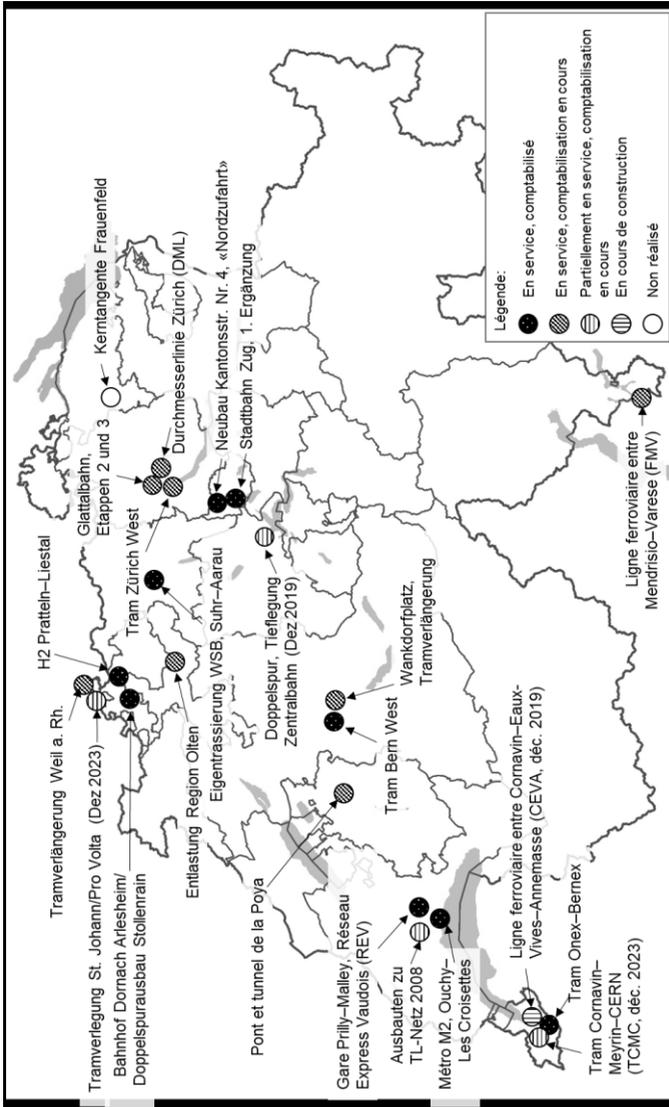
2.11.1 Projets urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d'agglomération, état de la mise en œuvre

En adoptant la loi sur le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale a alloué un montant de 2,56 milliards de francs à la concrétisation de 23 projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération⁵³ afin de permettre aussi vite que possible une première amélioration d'importance au niveau du trafic dans les agglomérations. Une grande partie des projets ont depuis été réalisés et mis en service (voir annexe 1). Seul le projet de la Kerntangente de Frauenfeld n'a pas été mené à bien, en raison d'un rejet en votation populaire.

Figure 14

⁵³ Arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure; FF 2007 8019.

Avancement de la mise en œuvre des projets urgents



La liste détaillée des «projets urgents et prêts à être construits» se trouve en annexe 1.

2.11.2 Programme en faveur du trafic d'agglomération de première génération, état de la mise en œuvre

Le 21 septembre 2010, le Parlement a libéré 1510,62 millions de francs en faveur de 26 projets d'agglomération dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération de première génération⁵⁴.

Au travers de l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011, il a en outre été décidé que le financement de la ligne diamétrale de Zurich devait être assuré dans le cadre du projet d'agglomération de première génération à hauteur de 50 % et pour un montant maximal de 282,33 millions de francs. Cela constitue une exception et complique les comparaisons concernant Zurich avec les générations futures en matière de coûts, d'autant que ce projet a ensuite été scindé en trois: Zurich Glattal, Zurich Limmattal et Winterthur.

Sur la base de la décision du Parlement sur la libération des crédits, le DETEC a pu conclure, conformément à l'art. 24 OUMin, un accord sur les prestations avec tous les organismes responsables de projets d'agglomération cofinancés. Pour les différentes mesures individuelles et pour les paquets de mesures, il a ensuite été possible de conclure, pour les projets prêts à être réalisées et financés, des conventions de financement entre les maîtres d'ouvrage responsables et les offices fédéraux compétents que sont l'OFROU et l'OFT. La conclusion de 333 conventions de financement au 31 décembre 2017 (OFROU: 264 conventions pour un total de 347 millions de francs; OFT: 19 conventions pour un total de 509 millions de francs) a permis d'allouer une contribution fédérale de 856 millions de francs (niveau des prix: octobre 2005, hors TVA et renchérissement), ce qui correspond à presque 57 % de l'ensemble des crédits octroyés au titre des projets d'agglomération de première génération. Avec le recul et au vu du dépassement de l'horizon fixé pour la liste A de la première génération en 2014, il est possible de dire que nombre de mesures n'étaient pas prêtes à être réalisées au moment de leur dépôt.

De début 2011 à fin 2017, les agglomérations ont pu demander à la Confédération 731 millions de francs (niveau actuel de prix, TVA et renchérissement compris) en provenance du crédit lié au programme en faveur du trafic d'agglomération de première génération, ce qui correspond à un peu plus de 40 % du crédit. L'état d'utilisation des fonds fédéraux par agglomération est présenté dans l'annexe 1.

2.11.3 Programme en faveur du trafic d'agglomération de deuxième génération, état de la mise en œuvre

Le 16 septembre 2014, le Parlement a libéré 1699,34 millions de francs en faveur de 37 projets d'agglomération dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération de deuxième génération⁵⁵.

⁵⁴ Arrêté fédéral du 21 septembre 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011; FF **2010** 6293.

⁵⁵ Arrêté fédéral du 16 septembre 2014 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015; FF **2014** 7609.

Au vu de la durée de réalisation, pour partie, longue, des mesures de grande ampleur, il semble difficile de fixer dans le crédit d'engagement, dès l'élaboration de l'arrêté fédéral, des valeurs exactes en matière de renchérissement et de TVA, laquelle dépend aussi de ce renchérissement. Afin de ne pas avoir à surcharger le Parlement à une date ultérieure pour lui demander un relèvement du crédit d'engagement, pour lequel il n'existe en fait aucune marge de manœuvre décisionnelle, la compétence en ce sens est transférée au Conseil fédéral. Cette solution a déjà fait ses preuves pour les crédits d'engagement correspondants dans le cadre du fonds d'infrastructure.

Pour ce qui est de mesures de moindre ampleur cofinancées de manière forfaitaire selon l'art. 21a OUMin, le renchérissement et la TVA sont déjà portés dans le crédit d'engagement approuvé par le Parlement. Dans le cas de ces mesures, l'hypothèse posée est celle d'une réalisation rapide, ce qui exclut tout renchérissement important avant le versement de la contribution fédérale.

Art. 3

Cette disposition et l'annexe à laquelle elle fait référence fixent les éléments suivants: les projets d'agglomération soutenus, le taux de contribution par projet d'agglomération, la contribution maximale de la Confédération pour chaque projet aux mesures selon l'art. 21 OUMin (niveau de prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement) et la contribution maximale aux mesures selon l'art. 21a OUMin (niveau de prix d'avril 2016, TVA et renchérissement compris).

La contribution maximale pour les mesures selon l'art. 21 OUMin est constituée par les contributions maximales aux différentes mesures de la liste A auxquelles la Confédération prévoit de contribuer. Le taux de contribution est également appliqué aux mesures individuelles et aux paquets de mesures. Il n'est pas possible de dépasser la contribution maximale fixée par mesure (voir listes A de l'annexe 2).

La contribution maximale pour les mesures selon l'art. 21a OUMin se compose de la somme des contributions maximales calculées sur la base d'unités de prestations pour un maximum de trois paquets de mesures de moindre ampleur. Il n'est pas possible de dépasser la contribution maximale fixée par paquet (voir listes A de l'annexe 2).

Les éventuels surcoûts sont à la charge des organismes responsables des projets d'agglomération.

Art. 4

En sa qualité d'arrêté fédéral simple, l'arrêté de financement n'est pas sujet au référendum.

Précision concernant la motion Dittli 16.3705

«Compenser le renchérissement uniquement quand il survient»

Sur la foi de la motion Dittli adoptée par les Chambres fédérales, le Conseil fédéral entend dans ses arrêtés relatifs aux crédits d'engagement et au plafond de dépenses

intégrer à chaque fois des hypothèses en matière de renchérissement afin de fournir une base univoque pour d'éventuelles adaptations ultérieures au renchérissement réel. Cela est notamment important pour les crédits d'engagement et le plafond de dépenses dans le cadre des comptes de la Confédération, étant donné que ceux-ci sont financés par des fonds fédéraux généraux et qu'ils sont donc en concurrence avec d'autres tâches. S'agissant des fonds en provenance du FORTA, il est possible de renoncer aux adaptations annuelles au renchérissement dans la mesure où ces dépenses sont intégralement financées par des recettes à affectation obligatoire. La marge de manœuvre en matière de politique de dépenses dépend donc de l'importance desdites recettes. Dans ce contexte, il n'est pas non plus nécessaire de présenter dans les arrêtés fédéraux les hypothèses en matière de renchérissement relatives aux crédits d'engagement au travers desquelles sont pilotés les fonds en provenance du FORTA.

4 Conséquences

4.1 Conséquences pour la Confédération

4.1.1 Conséquences financières

Les contributions demandées pour les infrastructures relevant du trafic d'agglomération sont financées par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), qui remplace le fonds d'infrastructure en date du 1^{er} janvier 2018. Le fonds est alimenté par des sources de financement affectées.

En son sein, environ 9 à 12 % des dépenses doivent en règle générale être destinées à une promotion ciblée des infrastructures de transport contribuant à un système global de transport plus efficace et plus durable dans les villes et agglomérations.

D'ici 2020, les dépenses annuelles prévues au titre du trafic d'agglomération passent de 291 à 411 millions de francs, ce qui est entre autres à attribuer au fait que des projets de première génération ont été retardés – ce qui s'est traduit les années précédentes par des contributions moindres en provenance du fonds d'infrastructure – et devraient désormais entrer en phase de réalisation (p. ex. étape 1 sur 3 de la Limmattalbahnhof, installations des CFF destinées au public et gare du RBS à Berne). De plus, la mise en œuvre des mesures de troisième génération débute en 2019.

La simulation du FORTA effectuée en juin 2018 montre que le financement des prélèvements prévus jusqu'en 2023 pour le trafic d'agglomération et les routes nationales est assuré. Durant cette période de planification, les attributions au fonds resteront stables. Par contre, les prélèvements augmenteront, conformément à la volonté politique, ce qui entraînera une diminution des réserves du fonds à moyen terme. Contrairement à ce que prévoient les calculs précédents, il s'avère que les réserves du fonds ne devraient nécessiter un relèvement de la surtaxe sur les huiles minérales qu'au milieu des années 2020. Deux raisons expliquent cette évolution: du côté des recettes, d'une part, le montant versé au FORTA au 1^{er} janvier 2018 a dépassé d'1,8 milliard le montant estimé en 2014; du côté des dépenses, d'autre part, les moyens requis dans les années à venir pour les projets d'élimination des goulets d'étranglement, les extensions de capacité et l'achèvement du réseau (sous la res-

ponsabilité des cantons, par ex. l'Axenstrasse) seront inférieurs aux prévisions. Divers projets ne seront pas prêts à être réalisés aussi rapidement que prévu, notamment en raison de recours. De même, la mise en œuvre de mesures relevant des projets d'agglomération n'interviendra pas aussi rapidement que prévu.

Les réserves du FORTA devraient évoluer comme suit au cours des prochaines années⁵⁶:

Tableau 4

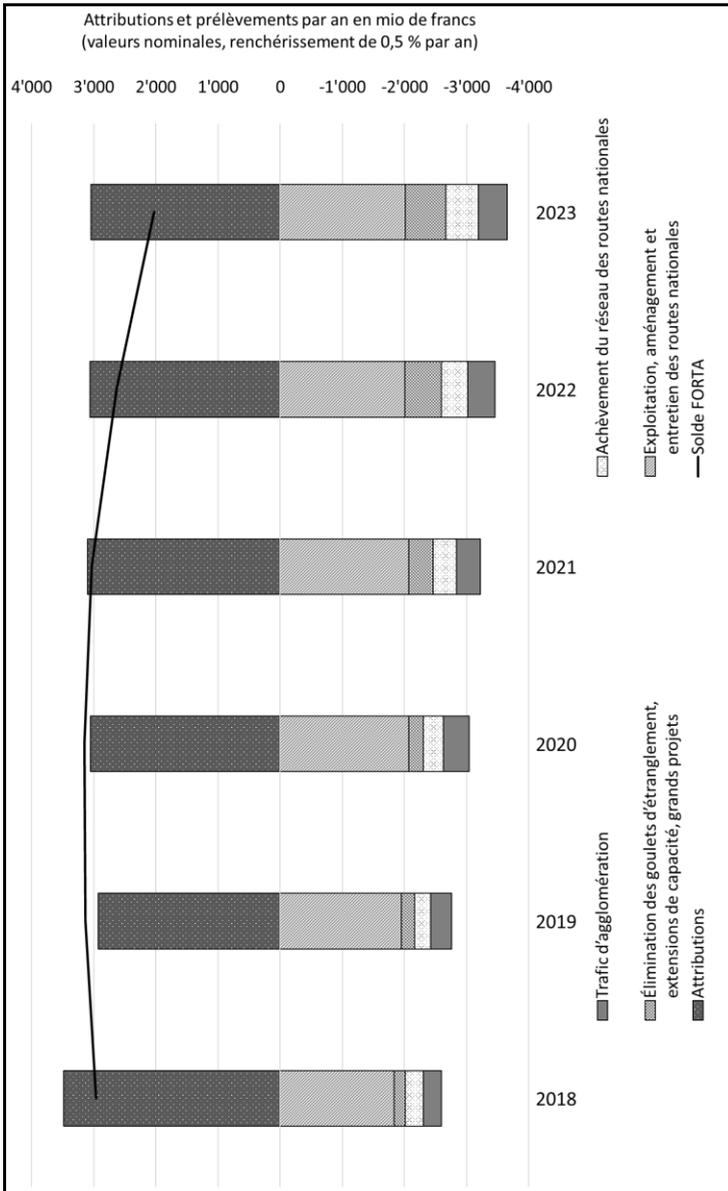
Réserves du FORTA pour la période de 2018 à 2023

Millions de francs	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Versements dans le fonds	3484	2931	3056	3100	3063	3046
- Contrib. trafic d'agglomération	-291	-338	-411	-383	-440	-466
- Contrib. routes nationales	-2301	-2420	-2626	-2838	-3020	-3188
Total des contributions	-2592	-2758	-3037	-3222	-3460	-3654
Réserves du fonds	2963	3136	3155	3034	2637	2029

⁵⁶ Chiffres 2018 selon budget 2018, chiffres 2019 selon budget 2019, chiffres 2020–2023 selon simulation FORTA du 31 mai 2018 avec prise en compte du plafond de dépenses 2020–2023 selon le message PRODES routes nationales.

Illustration 15

Simulation portant sur le FORTA pour la période de 2018 à 2023



4.1.2 Conséquences sur l'état du personnel

Avec le FORTA, le programme en faveur du trafic d'agglomération est devenu un outil permanent. Jusqu'ici, le manque de personnel a pu être surmonté grâce à différentes embauches à durée limitée (deux équivalents plein temps pendant le processus d'examen) ou par des redéploiements financiers. Durant l'examen des projets d'agglomération, notamment, les collaborateurs impliqués ont malgré tout été très fortement sollicités du fait de l'importance des projets d'agglomération déposés et de la limitation dans le temps de la phase d'examen. Garantir un examen cohérent des projets d'agglomération et une mise en œuvre rapide des mesures, mettre en place et effectuer un contrôle des délais et des effets tel que prescrit par la loi, tout en continuant à développer le programme en faveur du trafic d'agglomération alors que l'environnement est en perpétuel changement et faire face aux besoins constatés au niveau des interfaces réseau dans le domaine de la circulation routière impliquent des ressources suffisantes en personnel. En sa qualité de service responsable, l'ARE estime que la dotation en personnel dont il dispose pour accomplir ces tâches est critique et que cela peut se traduire par des retards au niveau de la collaboration avec les agglomérations ou par l'ajournement de tâches relatives au développement ultérieur des projets, aux mesures découlant des besoins et à l'analyse des effets. Du fait de la retenue souhaitée par le Parlement en matière de création de nouveaux postes, le besoin ainsi évalué de deux emplois à durée indéterminée (équivalent plein temps) ne peut pour l'instant pas être satisfait. Un nouvel examen de la question aura lieu en 2019 dans le cadre de l'évaluation globale des ressources dans le domaine du personnel.

4.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) met entre autres à disposition des moyens financiers destinés à améliorer le système de transport dans les villes et agglomérations. Le présent arrêté fédéral fixe uniquement les contributions maximales pour les mesures A de la troisième génération du programme en faveur du trafic dans les agglomérations. Les problèmes les plus aigus se manifestant au sein de ces dernières, ce projet soumis au Parlement revêt une importance cruciale pour ces territoires. D'autant plus que, bien souvent, les cantons et les agglomérations ne sont à eux seuls pas en mesure de financer les investissements nécessaires pour y remédier. Et ce notamment parce que les infrastructures de transport dans les zones densément urbanisées nécessitent des investissements très élevés et ne sont souvent à même de déployer leurs effets qu'en conjonction avec d'autres mesures.

Le volume des cofinancements prévus de la Confédération s'élève à quelque 1,34 milliard de francs et permet de générer un volume total d'investissements de près de 3,76 milliards de francs, le taux de contribution moyen étant de presque 36 %. En d'autres termes, le montant attendu de la part des cantons, des villes et des communes s'élève à quelque 2,41 milliards de francs. Les cantons, villes et com-

munes continuent donc à supporter l'essentiel des investissements, ce qui explique que la rapidité avec laquelle les projets sont mis en œuvre dépende de leurs capacités financières.

L'instauration de contributions fédérales forfaitaires pour des paquets de mesures de moindre ampleur pour certaines catégories de mesures (voir Modifications par rapport aux générations précédentes) va simplifier l'administration. L'application de ces forfaits offre qui plus est davantage de flexibilité aux organismes responsables pour ce qui est de l'emploi des financements dans ces catégories.

Du fait de retards dans certains projets de première et deuxième générations, la prochaine période va voir la mise en œuvre de davantage de projets que durant ces dernières années. La mise en place de délais va en outre entraîner une mise en œuvre plus rapide des projets de troisième génération. Cela va se traduire pour la prochaine période par un surcroît de travail pour les organismes responsables de projets.

La garantie des financements sur le long terme, l'établissement de processus récurrents et la mise en place de contributions forfaitaires pour certaines catégories de mesures devraient permettre dans le futur de réduire l'emploi de ressources par génération.

Le FORTA ne fournit en revanche aucune contribution d'entretien et d'exploitation en matière de trafic d'agglomération. Les frais d'entretien et d'exploitation liés aux nouvelles infrastructures seront donc à la charge des cantons, des villes et des communes, ce qui entraînera une hausse de leurs dépenses.

4.3 Conséquences économiques

Nécessité et possibilité d'intervention étatique

Les villes et agglomérations suisses connaissent de plus en plus de problèmes générés par le trafic. En de nombreux endroits, elles souffrent d'un volume de trafic important et continu, de fortes immissions sonores et de polluants ainsi que d'embouteillages, ce qui ne va pas sans conséquences négatives pour la population, mais aussi pour l'économie et l'environnement. Les embouteillages et les pertes de temps qui en résultent se traduisent déjà par des coûts annuels dépassant largement un milliard de francs. Le FORTA garantit les fonds fédéraux nécessaires à l'amélioration du système de transport au sein des agglomérations. L'arrêté fédéral règle l'octroi des crédits d'engagement pour la troisième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération, laquelle vise à cofinancer les mesures en la matière présentant un rapport coût/utilité qualifié de bon à très bon et qui sont vraisemblablement prêtes à être financées et réalisées dans un délai de quatre ans. Le financement du programme dans le domaine du trafic d'agglomération va donc grandement contribuer à maintenir la fonctionnalité des réseaux de transport.

Conséquences pour certains groupes sociaux

Au-delà de la population résidente et des employés, le secteur du commerce et celui des services vont également profiter des améliorations apportées au système de transport dans les villes et agglomérations et de la meilleure accessibilité qui va en

résulter. L'arrêt fédéral a en outre pour conséquence directe d'entraîner pour le secteur de la construction un investissement global de près de 3,63 milliards de francs. Sans compter les effets conjoncturels indirects qui en découleront.

Conséquences pour l'économie dans son ensemble

De bonnes infrastructures constituent une base importante pour le développement économique d'un pays. Le FORTA en général, et le programme en faveur du trafic d'agglomération en particulier, ont pour objectif de garantir le bon fonctionnement à venir des infrastructures de transport et ainsi de contribuer à l'attractivité internationale du pays. En comparaison avec les autres pays, la Suisse dispose aujourd'hui d'un réseau ferré et routier certes étendu et fonctionnel, mais elle n'en présente pas moins des lacunes au niveau du trafic dans les agglomérations. Si la Suisse entend rester un site économique compétitif au niveau international, elle doit désormais investir en conséquence dans les infrastructures de transport concernées. Les investissements proposés par le présent projet vont ainsi aider la Suisse à conserver sur le long terme son positionnement économique mondial et à garantir les places de travail et le bien-être du pays dans son ensemble.

Le cofinancement de projets d'agglomération porteurs d'une coordination des transports et du développement territorial permet de résoudre les problèmes de transport selon une approche globale s'appuyant sur une interaction intelligente de tous les modes de transport et calquée sur le développement urbain des agglomérations. Et le développement des différents modes de transport dépend alors de leurs avantages comparatifs, ce qui permet une allocation efficace des moyens, par nature limités.

4.4 Conséquences sanitaires et sociales

Le présent projet soumis au parlement ne vise pas seulement à garantir la compétitivité économique du pays mais aussi à améliorer la situation pour les usagers des transports, qui bénéficieront alors de gains de temps ou d'une plus grande sécurité. Environ un tiers de la population ne peut pas ou n'est pas autorisée pour des raisons diverses et variées à conduire un véhicule motorisé et est de ce fait tributaire de la mobilité douce ou des transports publics, deux modes de déplacement d'une grande importance dans les agglomérations. Or la mobilité douce contribue à la santé via la pratique d'un exercice physique. Des environnements urbains dynamiques et des courtes distances contribuent à une bonne qualité de vie grâce à la faiblesse des immissions qu'ils entraînent et aux contacts sociaux spontanés qu'ils permettent. Evolution démographique oblige, le besoin de voies de mobilité douce attrayantes et sûres va grandissant.

Via le maintien et l'amélioration de la fonctionnalité des systèmes de transport, la coordination de l'urbanisation et des transports, la promotion du développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et une diminution du mitage du paysage, le présent projet soumis au Parlement contribue également à la qualité de vie des habitants dans l'ensemble de la Suisse.

Equitable, axée sur les effets et visant à résoudre les problèmes de transport les plus aigus, l'allocation des fonds aux différentes agglomérations renforce par ailleurs la solidarité entre les cantons.

Les contributions de la Confédération ne prennent que la forme de cofinancements, et la mise en œuvre demeure du ressort des agglomérations, ce qui correspond à un juste partage des tâches tel que prévu par le principe de subsidiarité.

4.5 Conséquences pour le territoire et pour l'environnement

Le programme en faveur du trafic d'agglomération via les mesures des listes A et B déploie un grand nombre d'effets sur les zones urbanisées et sur l'environnement, notamment en termes de qualité de l'air, de climat, de paysages, d'espaces de vie et d'eaux, d'utilisation des sols et de qualité de vie dans les zones urbanisées. La volonté de durabilité exige que le trafic, en augmentation, soit organisé de manière aussi respectueuse que possible de l'environnement et que la qualité des zones urbanisées soit maintenue, si ce n'est améliorée. Le programme en faveur du trafic d'agglomération y contribue grandement. Dans les agglomérations, l'adoption d'une approche globale se traduit par une utilisation optimisée des différents modes de transport. De la sorte, il y a tout lieu de s'attendre à un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce, ce qui rend possible une maîtrise plus durable de la mobilité du point de vue de l'utilisation des sols, de la consommation d'énergie et de la pollution sonore et atmosphérique. Grâce à la promotion du développement urbain vers l'intérieur du milieu bâti, qui est très qualitative, il est possible de lutter contre un nouveau mitage du territoire et contre la perte continue de terres cultivables et d'espaces naturels tout en renforçant le développement des centres. Le report du trafic d'agglomération en direction des transports publics et de la mobilité douce dans les zones densément peuplées contribue par ailleurs à atteindre les objectifs climatiques fixés par la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂⁵⁷ et par l'Accord de Paris. D'autre part, les concepts de développement paysager porteurs de mesures en ce sens contribuent à la valorisation des espaces de vie et des paysages et mettent en avant la qualité de vie.

Toutes les mesures financées à partir de fonds en provenance du FORTA sont en outre soumises aux procédures habituelles applicables en matière d'environnement et de planification territoriale et doivent respecter les objectifs environnementaux fixés par la loi (p. ex. dans les domaines de l'air, du bruit, de la nature et des paysages).

⁵⁷ RS 641.71

4.6 Conséquences pour les infrastructures nationales de transport

Les moyens demandés permettent de financer des infrastructures de transport situées dans les agglomérations et agissant en interaction avec les infrastructures nationales de transport. Les plans nationaux d'aménagement des routes nationales et des voies ferrées sont dès lors pris en compte. La question n'est pas seulement de faire face aux volumes à transporter mais, dans le cadre d'une stratégie globale, d'y parvenir en prenant en considération le développement urbain et tous les modes de transport. En la matière, la promotion des trajets courts et l'utilisation de moyens de transports peu gourmands en espace sont d'une importance capitale. Cela permet d'augmenter l'efficacité du système de transport dans son ensemble et de décharger les infrastructures nationales de transport du trafic sur le territoire des agglomérations.

Inversement, l'aménagement des infrastructures nationales de transport va augmenter la pression du trafic dans les agglomérations. Si bien qu'au-delà des mesures prévues, il faudra prendre des mesures d'accompagnement (p. ex. déviation du trafic, «mobility pricing» destiné à lisser les pointes de trafic) pour limiter au moins en partie une surcharge des systèmes régionaux de transport dans les agglomérations.

5 Relation avec le programme de la législature et avec les stratégies du Conseil fédéral

5.1 Relation avec le programme de la législature

Le projet soumis au Parlement a été annoncé dans le message du 27 janvier 2016 sur le programme de la législature 2015 à 2019⁵⁸.

5.2 Relation avec les stratégies du Conseil fédéral

Le programme en faveur du trafic d'agglomération tient compte du Projet de territoire⁵⁹ Suisse et est coordonné avec le PRODES routes nationales et le PRODES infrastructure ferroviaire.

6 Aspects juridiques

6.1 Constitutionnalité et légalité

La compétence de l'Assemblée fédérale pour le présent arrêté ouvrant un crédit découle de l'art. 167 Cst.

⁵⁸ FF 2016 981, ici 1100.

⁵⁹ Conseil fédéral suisse, CdC, DTAP, UVS, ACS (2012): Projet de territoire Suisse. Version remaniée, Berne.

Selon l'art. 5, al. 1, let. b, et l'art. 7, let. b, LFORTA, le Conseil fédéral demande en règle générale tous les quatre ans à l'Assemblée fédérale un crédit d'engagement afin d'allouer des contributions aux mesures d'amélioration du trafic d'agglomération pour la période suivante. Avec le présent arrêté fédéral, les crédits sont libérés à partir de 2019. En outre, le Conseil fédéral rédige à cette occasion un rapport sur l'état de la mise en œuvre du programme en faveur du trafic d'agglomération (art. 8, let. c, LFORTA).

6.2 Compatibilité avec les obligations internationales

La création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) n'affecte en rien les engagements de la Suisse à l'égard d'Etats tiers.

Le financement des mesures à l'étranger dans les régions frontalières est assuré par l'art. 17a, al. 3, LUMin. Il est possible de prendre en compte des projets d'infrastructure sur territoire étranger limitrophe dans le financement de projets si les infrastructures en question servent en premier lieu à améliorer la situation des transports dans la partie suisse de l'agglomération, si le pays voisin s'engage également sur le plan financier et s'il est intégré de façon appropriée dans l'entité responsable.⁶⁰

Le présent arrêté fédéral est par conséquent en conformité avec le droit européen.

6.3 Forme de l'acte à adopter

Selon l'art. 163, al. 2, Cst. et l'art. 25, al. 2, de la loi sur le Parlement, la forme de l'acte à adopter est dans le cas présent un arrêté fédéral simple et il n'est dès lors pas sujet au référendum.

6.4 Frein aux dépenses

Aux termes de l'art. 159, al. 3, let. b, Cst., les crédits d'engagement et plafonds de dépenses impliquant de nouvelles dépenses uniques de plus de 20 millions de francs ou de nouvelles dépenses périodiques de plus de deux millions de francs doivent être approuvés par la majorité des membres de chacun des deux conseils. L'acceptation du présent arrêté concernant le crédit global se traduit par des dépenses annuelles dépassant largement deux millions de francs, ce qui explique l'assujettissement de l'art. 1, let. a et b, de l'arrêté fédéral au frein aux dépenses.

⁶⁰ FF 2006 753 782

6.5 Conformité à la loi sur les subventions

Les dispositions de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions⁶¹ s'appliquent de manière subsidiaire au FORTA.

Signification du cofinancement du programme en faveur du trafic d'agglomération pour les buts poursuivis par la Confédération

La signification du cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération est expliquée au ch. 1.5. «Cofinancement par la Confédération des infrastructures dédiées au trafic d'agglomération».

Pilotage matériel et financier du cofinancement

La Confédération pilote l'utilisation des fonds grâce à une définition claire des objectifs et de la procédure, à l'examen des projets déposés pour ce qui est de leurs effets et de leurs coûts ainsi qu'au classement subséquent par ordre de priorité des projets et mesures déposés (description au ch. 2.3.1 «Objectif et déroulement de la procédure»).

Procédure d'octroi des contributions

La conclusion d'accords sur les prestations et de conventions de financement avec les organismes responsables des projets règle l'utilisation ordinaire des fonds (description au ch. 2.7). Une fois les mesures mises en œuvre, l'OFROU contrôle les décomptes finaux déposés tandis que l'ARE vérifie que les mesures imputées et leurs effets soient bien en conformité avec les conventions passées. Les organismes responsables sont dans tous les cas tenus de respecter les dispositions du droit cantonal des marchés publics et sont soumis au contrôle financier des autorités cantonales compétentes.

⁶¹ RS 616.1

Liste des abréviations utilisées

ARE	Office fédéral du développement territorial
Cst.	Constitution fédérale (RS 101)
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DPTA	Disposition du programme en faveur du trafic d'agglomération (proj.)
FAIF	Projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
LFInfr	Loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure (RO 2007 6017, 2010 5003 Annexe ch. 4, 2011 1753, 2012 6989 Art. 47, 2015 4009 Annexe ch. 3)
LFORTA	Loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (RS 725.13)
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 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 725.116.2)
MD	Déplacements à pied et à vélo (mobilité douce)
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OPTA	Ordonnance du DETEC du 20 décembre 2017 concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (RS 725.116.214)
OUMin	Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (RS 725.116.21)
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée

Détails sur les projets précédents

Tableau A1-1

Projets d'infrastructure ferroviaire urgents et prêts à être construits, relevant du trafic d'agglomération

Projet	Etat (au 31.12.2017)
a. Durchmesserlinie Zürich (DML), I. Teil S-Bahn	En service, comptabilisation 2018
b. Ligne ferroviaire entre Mendrisio–Varese (FMV)	En service, comptabilisation 2018
c. Ligne ferroviaire entre Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	En construction, mise en service décembre 2019, comptabilisation 2021

Tableau A1-2

Projets urgents et prêts à être construits relevant du trafic d'agglomération

Projet	Etat (au 31.12.2017)
a. ZH Glattalbahn, Etappen 2 und 3	Etape 2 en service et comptabilisée; Etape 3 en service, comptabilisation 2018
b. ZH Tram Zürich West	En service, comptabilisation 2019
c. BE Tram Bern West	En service et comptabilisé
d. BE Wankdorfplatz, Tramverlängerung	En service, comptabilisation 2018
e. LU Doppelspur, Tieflegung Zentralbahn	Partiellement en service, en service en décembre 2019, comptabilisation 2020
f. ZG Stadtbahn Zug, 1. Ergänzung	En service et comptabilisé
g. ZG Neubau Kantonsstr, Nr. 4 «Nordzufahrt»	En service et comptabilisé
h. FR Pont et tunnel de la Poya	En service, comptabilisation 2018
i. SO Entlastung Region Olten	En service, comptabilisation 2021
j. BS Tramverlegung St, Johann/Pro Volta	Partiellement en service, en service en décembre 2023, comptabilisation 2024
k. BS Tramverlängerungen Saint Louis u, Weil a. Rh., Basel	Saint Louis suspendu; Weil a. Rh., en service, comptabilisation 2018

	Projet	Etat (au 31.12.2017)
l.	BL Bahnhof Dornach Arlesheim/ Doppelspurausbau Stollenrain	En service et comptabilisé
m.	BL H2 Pratteln–Liestal	En service et comptabilisé
n.	AG Eigentrossierung WSB, Suhr–Aarau	En service et comptabilisé
o.	TG Kerntangente Frauenfeld	Projet avorté (référendum)
p.	VD Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	En service et comptabilisé
q.	VD Bahnhof Prilly–Malley, RéseauExpress Vaudois (REV)	En service et comptabilisé
r.	VD Durch TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	Partiellement en service, comptabilisa- tion 2019
s.	GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	Partiellement en service et partiellement comptabilisé, comptabilisation du solde 2020
t.	GE Tram Onex–Bernex	En service et comptabilisé

Tableau A1-3

**Projets du programme en faveur du trafic d'agglomération,
première génération**

Projet d'agglomération	Taux de contrib. Conf. [%]	Liste A Contrib. féd. ⁶² [millions de CHF]	Contrib. féd. versées ⁶³ [millions de CHF]
Zürich			
– dringliche Projekte	50	282,33	
– Programm	35	121,42	366,26
Bern	35	148,93	30,40
Biel/Bienne	40	20,88	4,10
Burgdorf	40	3,74	2,51
Interlaken	40	5,14	3,06
Thun	40	45,22	23,44
Luzern	35	45,90	31,33
Zug	40	63,20	17,48
Bulle	35	9,27	1,20
Aareland	40	32,24	7,67
Solothurn	40	10,40	6,64
Basel	40	85,70	20,65
Schaffhausen	40	33,78	17,10
St. Gallen/Arbon-Rorschach	40	74,37	58,51
Obersee	30	11,00	1,61
Chur	40	11,07	4,13
Aargau-Ost	40	55,66	24,67
Frauenfeld	35	7,51	1,53
Lugano	30	27,45	5,27
Mendrisiotto	35	19,40	5,83
Lausanne-Morges	40	164,96	11,38
Yverdon	35	17,25	0,73
Brig-Visp-Naters	40	4,85	2,29
Réseau urbain neuchâtelois	35	16,97	4,46
Grand Genève	40	186,05	77,09
Delémont	40	5,93	1,59
Total		1510,62	730,93

⁶² Niveau des prix d'octobre 2005, hors renchérissement et TVA.

⁶³ Etat au 31.12.2017, renchérissement et TVA inclus.

Tableau A1-4

**Projets du programme en faveur du trafic d'agglomération,
deuxième génération**

Projet d'agglomération	Taux de contrib. Conf. [%]	Liste A Contrib. féd. ⁶⁴ [millions de CHF]	Contrib. féd. versées ⁶⁵ [millions de CHF]
Zürcher Oberland	40	33,02	0,72
Winterthur	40	109,81	25,36
Zürich-Glattal	35	92,92	24,35
Limmattal	35	82,91	14,47
Langenthal	35	11,89	0,00
Bern	35	304,62	6,36
Biel/Bienne	30	5,76	0,00
Burgdorf	40	5,74	0,00
Thun	35	10,42	0,53
Interlaken	35	7,28	0,18
Luzern	35	32,26	1,35
Nidwalden	40	3,53	0,07
Zug	35	20,50	0,07
Fribourg	40	23,24	0,00
Aareland	40	58,52	5,71
Solothurn	35	18,84	1,06
Basel	35	92,78	20,72
Schaffhausen	40	24,94	0,16
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	78,85	3,57
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	0,93
Obersee	40	29,07	7,78
Wil	40	23,98	1,55
Chur	40	10,93	2,78
Aargau-Ost	35	49,11	8,17
Frauenfeld	35	9,52	0,00
Kreuzlingen-Konstanz	35	5,27	0,00
Bellinzona	40	18,60	0,69
Locarno	40	11,66	0,00
Lugano	35	31,23	0,00
Mendrisiotto	35	9,85	0,18
Lausanne-Morges	35	185,48	0,67
Yverdon	35	10,94	1,10

⁶⁴ Niveau des prix d'octobre 2005, hors renchérissement et TVA.

⁶⁵ Etat au 31.12.2017, renchérissement et TVA inclus.

Projet d'agglomération	Taux de contrib. Conf. [%]	Liste A Contrib. féd. ⁶⁴ [millions de CHF]	Contrib. féd. versées ⁶⁵ [millions de CHF]
Chablais	30	2,90	0,28
Brig-Visp-Naters	35	20,42	0,00
Sion	40	29,25	0,27
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	30	16,63	0,00
Grand Genève (Projet franco-valdo-genevois)	40	204,07	3,06
Delémont	35	4,80	0,06
Total		1699,34	132,20

Liste des mesures

Remarque: les taux de contributions et les contributions fédérales (contributions maximales) de toutes les listes de priorité B sont des hypothèses reposant sur l'examen des projets d'agglomération de troisième génération. Ni le taux de contribution ni les contributions fédérales ne sont garantis. Sous réserve d'un cofinancement futur du programme en faveur du trafic d'agglomération par la Confédération, les mesures pourront être présentées pour examen dans le cadre des projets d'agglomération de quatrième génération ou de génération ultérieure.

Annexe 2.1

Transports publics

Tableau A2-1

Liste des mesures selon art. 21 OUMin – Priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA, Contrib. max.
Zürich Oberland	Oberland – Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung – 1. Priorität, Uster – Knoten Aatal-/Sulzbacherstrasse	1,97	40	0,79
Winterthur und Umgebung	Winterthur – Neues Bustrasse (Fortsetzung Querung Grüze)	3,94	35	1,38
	Winterthur – Elektrifizierung städtisches Busnetz	7,88	35	2,76
Zürich-Glattal	Zürich – Elektrifizierung Buslinien 69 und 80	36,45	40	14,58
Limmattal	Kantone Zürich und Aargau – Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren–Killwangen)	539,37	35	188,78
Bern	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	65,33	35	22,87
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3b	14,70	35	5,15
Luzern	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie 12	6,95	35	2,43
	Verlängerung L1 Bhf Ebikon bis Mall of Switzerland	3,97	35	1,39
	Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte	3,97	35	1,39
	Kriens/Ebikon, Opt. Gesamtverkehrssystem für RBus	0,93	35	0,33
	K13: Luzern, Umsteigepunkt Bus Kreuzstutz	2,50	35	0,88
	K10: Luzern, Seetalplatz (exkl.) – Kreisel Hornbach	5,71	35	2,00
	K13: Luzern, Grenzweg-Fluhmühle	6,95	35	2,43
	K15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse	4,41	35	1,54
K65, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.)	2,71	35	0,95	

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.		Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.	
Luzern	K65c, Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke	4,01	35		1,40	
	K13: Einmündung Lindenstrasse – Schiff	7,90	35		2,77	
	Luzern, ÖV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost	2,98	35		1,04	
	ESP Rothenburg Station (ÖV-Bevorzugung Hasenmoosstrasse)	1,49	35		0,52	
	Kriens, ÖV-Bevorzugung Horwerstrasse (Luzern Süd)	1,49	35		0,52	
	Kriens, ÖV-Busbevorzugung Vorderschlundstrasse	0,99	35		0,35	
	Kriens, ÖV-Neuführung Arsenalstrasse	0,50	35		0,18	
Zug	Ausbau/Erweiterung Bushaltestelleninfrastrukturen im erweiterten Agglomerationsperimeter	4,96	40		1,98	
	Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz	2,98	40		1,19	
	Massnahmenpaket Buspriorisierung – TM4	1,98	40		0,79	
Bulle	Prolongement de la ligne de bus 1 au nord (arrêt CO – route du Temple Romain)	2,14	35		0,75	
	Aménagement d'arrêts de bus et d'un contrôle d'accès dans le carrefour Vevey/Pâla	1,39	35		0,49	
Fribourg	Réaménagement de la route de Cormanon pour la ligne TP n° 5	3,75	35		1,31	
	Réaménagement du réseau routier entre Corminboeuf et Belfaux pour les lignes TP régionales	0,70	35		0,25	
	Création des infrastructures pour un nouveau terminus à Windig pour la ligne TP n° 6	0,46	35		0,16	
Basel	Busspur Bruderholzstrasse	5,12	40		2,05	
	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	4,32	40		1,73	
	Tram Claragraben	25,11	40		10,04	
St. Gallen-Bodensee	St. Gallen, Kapazitätsausbau Mühlegg-Bahn	2,78	35		0,97	
	Ausstattung von ÖV-Haltestellen	7,22	35		2,53	
	St. Gallen, Elektrifizierung Buslinie Wittenbach–Abtwil	9,26	35		3,24	
	St. Gallen, Eigentrassierung (3. Teil)	15,28	35		5,35	

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Werdenberg-Liechtenstein	Wendeplätze Bus	1,28	30	0,38
	Umsteigeknoten 1. Priorität – Rugell, Salez Bahnhof, Trübbach Fährhütte	0,86	30	0,26
	Umsteigeknoten 1. Priorität – Sevelen Bahnhof	0,35	30	0,11
Obersee	Busanbindung Zentrumsentw. Wolfhausen (Bubikon)	0,60	35	0,21
	ÖV-Achse Bahnstrasse – Teil Ost Bahnstrasse	2,70	35	0,95
Wil	Busbevorzugung im Bereich Knoten Wilenstrasse/Glärnischstrasse bis Wilenstrasse/Mattstrasse inkl. Bahnunterführung	0,75	35	0,26
Kreuzlingen-Konstanz	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	1,75	35	0,61
	Emmishoferzoll	0,24	35	0,08
	Bauliche Massn. Bahnhof Kreuzlingen Hafen (neu)	0,49	35	0,17
Bellinzonese	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma	0,56	40	0,22
	Riorganizzazione fermate Linea urbana 5: «Bellinzona, Ospedale», capolinea	0,74	40	0,30
	Riorganizzazione fermate Linea urbana 1: «Camorino, nucleo», capolinea	0,70	40	0,28
	Riorganizzazione fermate collegamento interregionale Linea 311: «Gudo, Chiesa»	0,26	40	0,10
Locarnese	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuovo capolinea Linea 1 a Losone Via Mezzana/Via Trisnera	0,65	40	0,26
	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuove fermate	2,32	40	0,93
	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuova strada di raccordo Ascona	2,15	40	0,86
	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (Lista A)	1,12	40	0,45
Mendrisiotto	Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia	4,88	35	1,71
Lausanne-Morges	Le Mont, Lausanne/Prolongement de la ligne tl 22	0,80	35	0,28
	SDOL/Aménagements routiers pour les TP	2,90	35	1,02
	Morges/Av. Monod, ch. de Prellionnaz, adaptation du carrefour et progression des bus	2,97	35	1,04

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Lausanne-Morges	m3/Réalisation étape 2 (Flon–Blécherette)	278,00	35	97,30
	m2/Réaménagement terminus Croisettes («tiroir m2»)	35,00	35	12,25
Brig-Visp-Naters	Bushaltestelle Schwendibiel, Naters	0,70	30	0,21
Chablais	Développement du réseau de bus d'agglomération: tout sauf les communes de Ollon et Bex	2,09	35	0,73
Valais central	Adaptation du pont routier sur le Rhône et de la rue de Pont-Chalais	1,93	35	0,68
	Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération – étape 1	10,34	35	3,62
	Interfaces arrêts de bus et mobilité douce	0,34	35	0,12
RUN	Elargissement de la chaussée à l'avenue des Pâquieres pour permettre le croisement des bus et la sécurisation des cheminements piétons	0,50	40	0,20
	Aménagements de voiries et modification du schéma de circulation dans le centre du bourg de Colombier, en lien avec la restructuration du réseau TP (y compris réalisation de nouveaux arrêts de bus)	1,83	40	0,73
	Priorisation TP à la rue de l'Ecluse: Champ-Coco (jonction H10) et au carrefour de Prébarreau	0,21	40	0,08
Grand Genève	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture: secteur Etang (y compris espace-rue)	14,29	35	5,00
	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics	123,68	35	43,29
	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	59,51	35	20,83
Talkessel Schwyz	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (1. Etappe)	1,19	35	0,42
Summe		1373,23		485,20

Tableau A2-2

Liste des mesures – Priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Zürich-Glattal	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe	22,66	40	9,06
	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe	4,93	40	1,97
	Zürich – Tramnetzergänzung Affoltern	295,57	40	118,23
Langenthal	ÖV-Erschliessung Oberhard	1,11	35	0,39
	Bushaltestelle Bahnhofstrasse: Verlegung	1,11	35	0,39
Bern	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	108,41	35	37,94
Thun	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd	0,52	35	0,18
Luzern	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion RBus-Linie 2 via Spitalstrasse	3,97	35	1,39
	K13/16: Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz	21,80	35	7,63
	K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord – Kreisel Bösfeld	5,94	35	2,08
	K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid	2,88	35	1,01
Luzern	K33a: Luzern, Kreuzstutz – Grenzhof	4,64	35	1,62
	K15a: Rothenburg, Knoten Buzibach – Autobahnanschluss A2	6,31	35	2,21
	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	5,46	35	1,91
Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, mittelfristig	2,98	40	1,19
	Massnahmenpaket Buspriorisierung – TM1 und TM2	5,56	40	2,22
Fribourg	Requalification de la route des Arsenaux	2,89	35	1,01
	Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n° 3 à Marly – secteur ouest	3,00	35	1,05
	Création des infrastructures «Hôpital-Jura» pour la future ligne TP n° 6	4,60	35	1,61
Basel	Tram Klybeck – Kleinhüningen	60,28	40	24,11
	Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	81,87	40	32,75

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Basel	ÖV-Korridor Bachgraben	7,03	40	2,81
	Tram Salina Raurica	175,00	40	70,00
Werdenberg-Liechtenstein	Umsteigeknoten 2. Priorität – Teil CH	0,60	30	0,18
	Umsteigeknoten 2. Priorität – Teil FL	1,09	30	0,33
Kreuzlingen-Konstanz	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0,88	35	0,31
	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0,78	35	0,27
Locarnese	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (Lista B)	0,93	40	0,37
Lausanne-Morges	t2/Lausanne, Avenue d'Echallens, Montétan – Chauderon	12,00	35	4,20
Chablais	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	2,03	35	0,71
RUN	Infrastructures bus pour la desserte du pôle de développement économique cantonal	4,48	40	1,79
	Réalisation d'un axe structurant TP ainsi que MD, comme colonne vertébrale entre les deux pôles aux extrémités ouest et est de la ville et le centre-ville	5,55	40	2,22
	Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle: rebroussement pour les bus et arrêts de bus	1,00	40	0,40
	Réalisation d'un axe TP – MD structurant entre Fleur de Lys, halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, y.c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuils et traitement du carrefour d'accès	9,36	40	3,74
Grand Genève	Aménagements de priorisation TC ligne Maconnex-Divonne-Nyon (partie France)	3,04	35	1,06
	Aménagement en site propre pour TCSP entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont-Blanc	24,53	35	8,59
	Aménagement d'un axe fort TC Grand-Saconnex – aéroport: section route de Ferney – route François-Peyrot – aéroport	42,58	35	14,90
	Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly – Porte-de-France	50,99	35	17,85
	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	12,94	35	4,53

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.		Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.	
Grand Genève	Mise en site propre et développement de l'axe TC tronçon Cressy-Bernex avec requalification de l'espace-rue	29,93	35	10,48		
	Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annemasse – Cranves-Sales – Bonne (phase 2)	11,15	35	3,90		
	Réaménagement de la rue de la Terrassière avec fusion des arrêts TC	10,54	35	3,69		
	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TC entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (partie France)	2,23	35	0,78		
Talkessel Schwyz	Neue Regionalbuslinie Brunnen–Schwyz	0,66	35	0,23		
	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (2. Etappe)	0,79	35	0,28		
Summe		1056,60		403,57		

Transport individuel motorisé

Tableau A2-3

Liste des mesures selon art. 21 OUMin – Priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA, Contrib. max.
Zürich Oberland	Uster – Betriebs- und Gestaltungskonzept Berchtoldstrasse	2,45	40	0,98
Zürich-Glattal	Zürich – Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	10,20	40	4,08
	Glattal – Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A – Teil Dübendorf – Überlandstrasse	7,65	40	3,06
	Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord – Teil Ausbau Knoten	6,31	40	2,52
Limmattal	Spreitenbach – Ausbau Erschliessungsspange Müsli – Priorität A	4,24	35	1,48
	Schlieren – Ausbau Engstringerkreuzung	44,34	35	15,52
	Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement	21,77	35	7,62
Langenthal	Sanierung Knoten: Bützberg-/Eisenbahnstrasse, Bützberg-/Ringsrasse	6,39	35	2,24
Bern	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	18,70	35	6,55
	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	2,21	35	0,77
	Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	3,88	35	1,36
	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse	5,66	35	1,98
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 3a	8,30	35	2,91
Burgdorf	Verkehrssanierung Burgdorf – Verkehrs- management	7,72	35	2,70
	Verkehrssanierung Burgdorf – Sanierung Strasse	35,33	35	12,37
Thun	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	0,83	35	0,29
	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstrasse/ Seefeldstrasse/Klosestrasse	1,03	35	0,36

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.		Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.	
Thun	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	2,37	35		0,83	
	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos – Autobahn-anschluss	2,49	35		0,87	
Luzern	Entschärfung Unfallschwerpunkte	10,00	35		3,50	
Unteres Reusstal	Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV); Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)	25,69	35		8,99	
Zug	Massnahmenpaket Buspriorisierung – TM3	3,28	40		1,31	
Fribourg	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Belle-Croix	26,68	35		9,34	
	Requalification de l'axe de Marly – secteur Marly	7,50	35		2,63	
	Requalification de l'axe de la Glâne/Carrefours Planafaye-Daillettes – secteur Villars-sur-Glâne	4,93	35		1,73	
	Requalification de l'axe de la Glâne/Carrefours Beaumont-Bluefactory – secteur Fribourg	4,23	35		1,48	
	Requalification et compartimentage du carrefour de Richemond (y.c. connexion MD vers la gare)	4,15	35		1,45	
	Requalification du quartier du Bourg – secteur Ormeaux	6,48	35		2,27	
	Agrandissement en ouvrage du P+R de Marly-Gérine	4,50	35		1,58	
	Aménagement du centre de Düdingen – secteur Hauptstrasse-Duenstrasse	6,15	35		2,15	
Aareland	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	25,73	35		9,01	
	Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103	21,33	35		7,47	
Solothurn	Solothurn: Umgestaltung Postplatz	1,20	35		0,42	
	Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt	2,30	35		0,81	
Basel	Augst: Giebenacherstrasse	3,01	40		1,20	
	Vollanschluss Aesch	55,65	40		22,26	
	Zubringer Dornach/Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	28,38	40		11,35	
	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	2,30	40		0,92	
	Basel: Heuwaage-Binnerstrasse	6,63	40		2,65	
	Basel: Freiburgerstrasse	7,17	40		2,87	

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Basel	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	2,26	40	0,90
	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	3,39	40	1,36
	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	16,83	40	6,73
St. Gallen-Bodensee	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	69,44	35	24,30
	Sanierung Unfallhäufungsstellen	8,06	35	2,82
	Rorschach, VSM Stufe 2 (FlaMa Witen)	9,26	35	3,24
Werdenberg-Liechtenstein	Sanierung Unfallhäufungsstellen Region Werdenberg – Burstiriet, Knoten Gemeindestrassen	0,57	30	0,17
Obersee	Strassenraumgestaltung Ferrachstrasse Rüti	5,08	35	1,78
	Strassenraumgestaltung Zentrum Lachen	6,38	35	2,23
	Pfäffikon Ost – Löwenkreuzung	15,00	35	5,25
	Pfäffikon Ost – Schweizerhof	19,60	35	6,86
	Verkehrssicherheit kurzfristige Massnahmen SG (Massnahmenpaket)	1,84	35	0,64
Wil	Sanierung Unfallhäufungsstellen 2. Etappe	3,95	35	1,38
	Dreibrunnenallee Wil West inkl. Buserschliessung	14,70	35	5,15
	Knoten Gloten/Busswil, Sirnach	1,30	35	0,46
	BGK Zürcherstrasse West und Wilerstrasse (Abschnitt Kreisel Dreibrundenallee bis Unterführung Weinfelderlinie)	7,60	35	2,66
	BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)	6,30	35	2,21
	Busbevorzugung Uzwil – Knoten Sonntal	1,80	35	0,63
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West – Bronschhofen – Teil A	2,85	35	1,00
Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrssicherheit – Sanierung Unfallschwerpunkte (neu)	5,06	35	1,77
Bellinzonese	Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso – Sementina)	3,72	40	1,49
Lausanne-Morges	Morges/Av. Monod, Av. Warnery, création d'un giratoire	1,47	35	0,51

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Brig-Visp-Naters	Umgestaltung Knoten West «Dennerkreisel», Brig-Glis	0,80	30	0,24
	Erschliessung Spital-Neubau/Quartier Saltina, Brig-Glis	3,45	30	1,04
	Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne – Bitsch Ortsdurchfahrt	6,60	30	1,98
	Knoten Bahnhof-Nord Visp: Bahnhofplatz/Unter- führung West	12,75	30	3,83
Chablais	Réaménagement du centre-ville de Monthey	4,95	35	1,73
	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	9,03	35	3,16
	Terminal régional de transport combiné de Monthey – nouvelle entrée routière	10,61	35	3,71
Valais central	Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché (connexion ouest)	6,39	35	2,24
	Nouveau franchissement routier du Rhône – route de la Drague	15,21	35	5,32
	Création d'un passage sous-voies CFF de la Scie	4,87	35	1,70
RUN	Requalification de la RC5: priorisation TP et aménagement de bandes cyclables, 1 ^{ère} étape	6,77	40	2,71
Grand Genève	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture: secteur av. de l'Ain (y compris espace-rue)	1,53	35	0,54
	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)	2,69	35	0,94
	Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport: section route de Ferney – Voie-des-Traz – aéroport	5,87	35	2,05
Talkessel Schwyz	BGK Schwyzerstrasse	3,11	35	1,09
Summe		750,25		269,70

Tableau A2-4

**Liste des mesures cofinancées de manière forfaitaire selon art. 21a OUMin –
Priorité A
Domaine de la gestion du trafic**

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise; Contrib. max.
Zürich-Glattal	Paket VM A-Liste	1,90	40	0,76
Bern	Paket VM A-Liste	4,11	35	1,44
Luzern	Paket VM A-Liste	8,71	35	3,05
Unteres Reusstal	Paket VM A-Liste	0,57	35	0,20
Bulle	Paquet GT liste A	1,83	35	0,64
Fribourg	Paquet GT liste A	1,34	35	0,47
Aareland	Paket VM A-Liste	1,26	35	0,44
St. Gallen-Bodensee	Paket VM A-Liste	4,77	35	1,67
Obersee	Paket VM A-Liste	2,20	35	0,77
Locarnese	Pacchetto GT lista A	4,25	40	1,70
Lausanne-Morges	Paquet GT liste A	0,97	35	0,34
Valais central	Paquet GT liste A	5,69	35	1,99
Summe		37,60		13,47

Tableau A2-5

**Liste des mesures cofinancées de manière forfaitaire selon art. 21a OUMin –
Priorité A
Domaine des concepts d'aménagement routier**

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise; Contrib. max.
Zürich Oberland	Paket Aufw. Str. A-Liste	2,98	40	1,19
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	16,65	40	6,66
Limmattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	5,94	35	2,08
Langenthal	Paket Aufw. Str. A-Liste	13,51	35	4,73
Bern	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,37	35	2,58
Biel-Bienne/Lyss	Paket Aufw. Str. A-Liste	5,40	40	2,16
Thun	Paket Aufw. Str. A-Liste	0,97	35	0,34
Luzern	Paket Aufw. Str. A-Liste	1,09	35	0,38
Zug	Paket Aufw. Str. A-Liste	21,70	40	8,68
Bulle	Paquet VSR liste A	13,34	35	4,67
Fribourg	Paquet VSR liste A	3,77	35	1,32
Aareland	Paket Aufw. Str. A-Liste	2,09	35	0,73
Solothurn	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,49	35	1,22
Basel	Paket Aufw. Str. A-Liste	16,33	40	6,53
St. Gallen-Bodensee	Paket Aufw. Str. A-Liste	16,80	35	5,88
Obersee	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,03	35	1,41
Wil	Paket Aufw. Str. A-Liste	10,17	35	3,56
Kreuzlingen-Konstanz	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,83	35	1,69
Bellinzonese	Pacchetto RSS lista A	2,73	40	1,09
Locarnese	Pacchetto RSS lista A	7,95	40	3,18
Mendrisiotto	Pacchetto RSS lista A	3,23	35	1,13
Lausanne-Morges	Paquet VSR liste A	1,29	35	0,45
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. A-Liste	12,13	30	3,64
Chablais	Paquet VSR liste A	5,97	35	2,09

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise; Contrib. max.
Valais central	Paquet VSR liste A	17,80	35	6,23
RUN	Paquet VSR liste A	32,73	40	13,09
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Str. A-Liste	2,51	35	0,88
Summe		236,80		87,59

Tableau A2-6

Liste des mesures – Priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Zürich Oberland	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrt (BGK) Wetzikon – Zürcherstrasse	3,32	40	1,33
	Paket VM B-Liste	6,90	40	2,76
	Paket Aufw. Str. B-Liste	12,81	40	5,12
Winterthur und Umgebung	Winterthur – Knotenumbau Ohrbühl	9,85	35	3,45
	Paket VM B-Liste	4,93	35	1,73
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,93	35	1,73
Zürich-Glattal	Dübendorf – Bahnhofstrasse	5,91	40	2,36
	Paket Aufw. Str. B-Liste	12,81	40	5,12
Limmattal	Spreitenbach – Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz	1,84	35	0,64
Langenthal	Verkehrsmanagement Dreilinden	2,59	35	0,91
	Paket VM B-Liste	3,70	35	1,30
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,50	35	0,88
Bern	Bern, Weissensteinstrasse – Knoten Schwarzen- burgstrasse	1,50	35	0,53
	Verkehrsmanagement Stadt Bern	10,88	35	3,81
	Paket Aufw. Str. B-Liste	17,10	35	5,99
	Paket VM B-Liste	10,00	35	3,50
Biel-Bienne/Lyss	Strassengeb. öffentlicher Verkehr/Busbevorzugung	4,66	40	1,86
	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	9,14	40	3,66
	Paket VM B-Liste	15,54	40	6,22
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,36	40	0,94
Burgdorf	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,41	35	2,24
Thun	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse	3,61	35	1,26
	Paket VM B-Liste	1,03	35	0,36
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,04	35	1,41
Luzern	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (2. Etappe)	5,05	35	1,77

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Unteres Reusstal	Paket Aufw. Str. B-Liste	1,50	35	0,53
Zug	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,53	40	3,41
Bulle	Aménagement multimodal de la partie communale de la route de la Pâla	3,52	35	1,23
	Paquet VSR liste B	0,30	35	0,11
Fribourg	Requalification de l'axe de la Glâne/Carrefours Beaumont-Daillettes – secteur Fribourg	3,70	35	1,30
	Requalification du quartier du Bourg – secteur Grand-Rue	11,00	35	3,85
	Paquet GT liste B	1,66	35	0,58
	Paquet VSR liste B	6,01	35	2,10
Aareland	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburger- strasse K104	11,87	35	4,15
	Aarau, BGK Entfelderstrasse	7,40	35	2,59
Solothurn	Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schul- haus-/Bahnhofstrasse	0,69	35	0,24
	Lohn-Ammansegg: Kreisel Nord	0,84	35	0,29
	Paket VM B-Liste	0,15	35	0,05
	Paket Aufw. Str. B-Liste	0,71	35	0,25
Basel	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	16,88	40	6,75
	Basel: Aeschenplatz	15,30	40	6,12
St. Gallen- Bodensee	St. Gallen, Stadtraum St.Fiden	6,02	35	2,11
	St. Gallen, Stadtraum Lerchenfeld	12,04	35	4,21
	St. Gallen, Stadtraum Bruggen	6,94	35	2,43
	St. Gallen, Stadtraum Krontal	5,56	35	1,95
	Herisau, BGK Bahnhofstrasse	1,85	35	0,65
	Paket Aufw. Str. B-Liste	13,06	35	4,57
Werdenberg- Liechtenstein	Optimierung Rheinquerung Sevelen/Vaduz	16,94	30	5,08
Obersee	Zubringer Halten (Freienbach)	36,29	35	12,70
	Flankierende Massnahmen Zubringer Halten (Freienbach)	4,67	35	1,63
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,96	35	1,04

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Wil	BGK Bahnhofstrasse Eschlikon	7,50	35	2,63
	Netzergänzung Nord	28,00	35	9,80
	BGK Hauptstrasse Bronschhofen	8,57	35	3,00
	Netzergänzung Grünaustrasse	12,00	35	4,20
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt Stadt- zentrum Süd	12,40	35	4,34
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West – Bronschhofen – Teil B	0,50	35	0,18
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,90	35	1,72
Kreuzlingen- Konstanz	Paket VM B-Liste	0,57	35	0,20
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,86	35	1,70
Bellinzonese	Pacchetto RSS lista B	3,06	40	1,22
Locarnese	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno – Ponte Brolla	1,91	40	0,76
	Pacchetto RSS lista B	9,46	40	3,78
Mendrisiotto	Pacchetto RSS lista B	1,00	35	0,35
Lausanne-Morges	Lausanne/Rte des Plaines-du-Loup (RC448b)	9,30	35	3,26
	Lausanne/Barreau de l'Essert	5,60	35	1,96
	Paquet GT liste B	0,50	35	0,18
	Paquet VSR liste B	9,80	35	3,43
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. B-Liste	1,75	30	0,53
	Knoten Bahnhof-Nord Visp: Terbiner-, Kleegärtens- trasse/Unterführung Ost	12,05	30	3,62
Chablais	Paquet VSR liste B	7,95	35	2,78
	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey – Partie Agglo	5,58	35	1,95
Valais central	Requalification de la route de Sion (entrée Ouest) et priorisation des bus	6,95	35	2,43
	Valorisation de la traversée du village et sécurisation	2,45	35	0,86
	Accessibilité sud	7,60	35	2,66
	Paquet VSR liste B	7,37	35	2,58

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
RUN	Requalification de la RC5: priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, 2 ^{ème} étape	5,58	40	2,23
	Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré: notamment requalification de la rue des Envers, de la rue des Jeanneret et de l'axe Bournot – Andrié	5,68	40	2,27
	P+R Morteau (gare)	2,79	40	1,12
	Requalification de la rue de l'Hôtel-de-Ville (entre rond-point du Raymond et début de la liaison) et de la rue de la Pâquerette (entre Fritz-Courvoisier et Collège) en lien avec la nouvelle liaison H18	5,14	40	2,06
	Paquet VSR liste B	23,32	40	9,33
Grand Genève	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD: av. Alfred Cortot et route de St-Cergue	8,72	35	3,05
	Aménagements TC et MD sur la façade sud de l'aéroport: ch. du Ruisseau – ch. des Ailes	13,69	35	4,79
	Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)	3,35	35	1,17
	Paquet VSR liste B	4,56	35	1,60
Talkessel Schwyz	Seewen-Schwyz: Voll-Anschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	14,29	35	5,00
	BGK Ortskern Schwyz	6,25	35	2,19
	BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen	2,52	35	0,88
Summe		627,32		226,61

Mobilité douce

Tableau A2-7

Liste des mesures selon art. 21 OUMin – Priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA, Contrib. max.
Winterthur und Umgebung	Winterthur – Velo- und FG-Unterführung im Link	8,18	35	2,86
	Veloquerung Grüze (Teil der Veloschnellroute Stadtmitte – Neuhegi/Grüze)	23,65	35	8,28
	Schliessung Netzlücke Velo, Wiesendangen – Oberwinterthur	5,91	35	2,07
Zürich-Glattal	Zürich – Ausbau Unterführung Langstrasse	9,85	40	3,94
	Zürich – Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg	9,85	40	3,94
	Zürich – Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West	9,85	40	3,94
Limmattal	Würenlos/Neuenhof – Limmattsteg	5,91	35	2,07
	Kanton Zürich – Veloschnellroute, Abschnitt Altstetten – Schlieren	10,44	35	3,65
	Schlieren – Schliessung Velonetzlücke, Gleisfeldquerung Höhe Wagistrasse	14,78	35	5,17
Biel-Bienne/Lyss	Oberer Quai	5,49	40	2,20
Luzern	Luzern, Begegnungszone Bahnhofstrasse Luzern	6,01	35	2,10
	Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse	6,45	35	2,26
Bulle	Création de la Voie Verte (3 branches)	5,57	35	1,95
Fribourg	Aménagement d'une liaison de MD sur le tracé de la ligne ferroviaire industrielle – secteur Pérolles-gare de Fribourg	5,52	35	1,93
	Aménagement de la TransAgglo – secteur Avry-Gare de Villars-sur-Glâne	9,00	35	3,15
Aareland	Aarau Aarebrücke, FlaMa Fuss- und Veloverkehr	9,30	35	3,26
Basel	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	9,82	40	3,93
	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6,53	40	2,61
	Basel: St. Jakobs-Strasse – Velomassnahmen	6,03	40	2,41
	Basel: Fuss-/Velobrücke 3ländereck «Hafenbrücke»	7,03	40	2,81

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
St. Gallen- Bodensee	St. Gallen, Stadtraum Platztor	8,33	35	2,92
	Velobahn – A	7,87	35	2,75
	Bodenseeradweg	7,50	35	2,63
Obersee	Fuss- und Velowegunterführung Eichwies-/Obersee- strasse Rapperswil-Jona	5,08	35	1,78
Wil	LV-Anbindung ESP Wil-West	14,50	35	5,08
Lausanne-Morges	Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex/ Voie verte, tronçon Préverenges – St-Prex	9,10	35	3,19
Chablais	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs «Hôpital» et route d'Evian à Aigle	5,78	35	2,02
Grand Genève	Aménagement d'une liaison MD route de Bois-Chatton – route de Collex – route des Fayards	6,89	35	2,41
Summe		240,22		87,31

Tableau A2-8

**Liste des mesures cofinancées de manière forfaitaire selon art. 21a OUMin –
Priorité A
Domaine de la mobilité douce**

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise; Contrib. max.
Zürich Oberland	Paket LV A-Liste	12,45	40	4,98
Winterthur und Umgebung	Paket LV A-Liste	9,29	35	3,25
Zürich-Glattal	Paket LV A-Liste	38,35	40	15,34
Limmattal	Paket LV A-Liste	4,29	35	1,50
Langenthal	Paket LV A-Liste	11,71	35	4,10
Bern	Paket LV A-Liste	48,77	35	17,07
Biel-Bienne/Lyss	Paket LV A-Liste	7,20	40	2,88
Burgdorf	Paket LV A-Liste	10,29	35	3,60
Luzern	Paket LV A-Liste	37,86	35	13,25
Unteres Reusstal	Paket LV A-Liste	8,46	35	2,96
Zug	Paket LV A-Liste	24,05	40	9,62
Bulle	Paquet MD Liste A	6,23	35	2,18
Fribourg	Paquet MD Liste A	4,83	35	1,69
Aareland	Paket LV A-Liste	11,66	35	4,08
Solothurn	Paket LV A-Liste	8,86	35	3,10
Basel	Paket LV A-Liste	58,93	40	23,57
St. Gallen-Bodensee	Paket LV A-Liste	137,49	35	48,12
Werdenberg-Liechtenstein	Paket LV A-Liste	31,43	30	9,43
Obersee	Paket LV A-Liste	17,66	35	6,18
Wil	Paket LV A-Liste	41,11	35	14,39
Kreuzlingen-Konstanz	Paket LV A-Liste	9,89	35	3,46
Bellinzonese	Pacchetto TL lista A	9,60	40	3,84
Locarnese	Pacchetto TL lista A	9,75	40	3,90
Mendrisiotto	Pacchetto TL lista A	24,83	35	8,69
Lausanne-Morges	Paquet MD Liste A	38,89	35	13,61
Brig-Visp-Naters	Paket LV A-Liste	1,40	30	0,42
Chablais	Paquet MD Liste A	3,71	35	1,30

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise; Contrib. max.
Valais central	Paquet MD Liste A	28,80	35	10,08
RUN	Paquet MD Liste A	15,38	40	6,15
Grand Genève	Paquet MD Liste A	43,77	35	15,32
Talkessel Schwyz	Paquet LV A-Liste	19,83	35	6,94
Summe		736,77		265,00

Tableau A2-9

Liste des mesures – Priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Zürich Oberland	Paket LV B-Liste	12,31	40	4,92
Winterthur und Umgebung	Paket LV B-Liste	21,68	35	7,59
Zürich-Glattal	Dübendorf – Ausbau Bahnstufunterführung Fuss- und Veloverkehr	9,85	40	3,94
	Dübendorf – Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse	6,50	40	2,60
	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr, 2. Etappe – Teil Central	14,78	40	5,91
	Paket LV B-Liste	41,38	40	16,55
Limmattal	Kanton Zürich – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren – Dietikon	15,37	35	5,38
	Schlieren – Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr	14,78	35	5,17
	Dietikon – Ausbau Fuss- und Velounterführung unter Bahngleisen zwischen Post- und Bahnstrasse	14,78	35	5,17
	Geroldswil/Dietikon – Velozubringer Moosmatt	5,42	35	1,90
	Oberengstringen/Schlieren, Schliessung Velonetze-lücke Oberengstringen – Schlieren	7,88	35	2,76
	Paket LV B-Liste	0,39	35	0,14
Langenthal	Paket LV B-Liste	0,46	35	0,16
Bern	Bern, LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse	17,81	35	6,23
	Paket LV B-Liste	46,20	35	16,17
Biel-Bienne/Lyss	Bahnhofstrasse Biel	5,49	40	2,20
	Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord	7,32	40	2,93
	Paket LV B-Liste	3,65	40	1,46
Burgdorf	Paket LV B-Liste	5,36	35	1,88
Thun	Hilterfingen, Uferweg Hünibach	0,93	35	0,33
	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	2,58	35	0,90
	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)	0,21	35	0,07

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.		Taux de contrib. Conf. [%]	
				Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.	
Luzern	Dierikon – Udligenswil, Götzenthalstrasse	10,20	35	3,57	
	Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)	1,84	35	0,64	
	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht	3,90	35	1,37	
	Paket LV B-Liste	27,03	35	9,46	
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	6,15	35	2,15	
Zug	Paket LV B-Liste	16,85	40	6,74	
Bulle	Création d'une liaison de mobilité douce entre la route de la Pâla et la ZI Planchy	2,14	35	0,75	
Fribourg	Paquet MD Liste B	11,70	35	4,10	
Aareland	Paket LV B-Liste	5,00	35	1,75	
Solothurn	Paket LV B-Liste	2,23	35	0,78	
Basel	Basel: Sevogelbrücke	7,82	40	3,13	
	Paket LV B-Liste	46,82	40	18,73	
St. Gallen-Bodensee	Paket LV B-Liste	79,72	35	27,90	
Werdenberg-Liechtenstein	Paket LV B-Liste	17,56	30	5,27	
Obersee	Fuss- und Veloweg Bypass A3 Richterswil	2,54	35	0,89	
	Paket LV B-Liste	2,34	35	0,82	
Wil	Paket LV B-Liste	20,85	35	7,30	
Kreuzlingen-Konstanz	Rad- und Fussgängerbrücke Wessenbergschule – Bodenseeforum (neu)	16,06	35	5,62	
	Paket LV B-Liste	13,04	35	4,56	
Bellinzonese	Pacchetto TL lista B	4,84	40	1,94	
Locarnese	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5,56	40	2,22	
	Pacchetto TL lista B	1,12	40	0,45	
Mendrisiotto	Pacchetto TL lista B	0,35	35	0,12	
Lausanne-Morges	Paquet MD Liste B	23,19	35	8,12	
Chablais	Paquet MD Liste B	4,26	35	1,49	
Valais central	Paquet MD Liste B	7,42	35	2,60	

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
RUN	Nouvelle passerelle MD Fahys-Espace de l'Europe (développement mesure PA1 MO.31a)	3,98	40	1,59
	Aménagement bande cyclable route des Buchilles, liaison Boudry – PDE Littoral Ouest	0,08	40	0,03
	Nouvelle liaison MD entre Bevaix et Perreux/ Boudry, en continuité du chemin des Sagnes	0,40	40	0,16
	Paquet MD Liste B	18,76	40	7,50
Grand Genève	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve rue des Bains – PAV	8,62	35	3,02
	Requalification PAV: promenade des Crêtes, av. Eugène Lance	6,89	35	2,41
	Aménagement MD et espaces public dans le «Cœur de ville» de Nyon	8,01	35	2,80
	Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte RER «Vernier»	20,28	35	7,10
	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles	10,14	35	3,55
	Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genevois	10,95	35	3,83
	Paquet MD Liste B	5,73	35	2,01
Talkessel Schwyz	Paket LV B-Liste	6,18	35	2,16
Summe		695,68		252,99

Points de transbordement multimodal

Tableau A2-10

Liste des mesures selon art. 21 OUMin – Priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Winterthur und Umgebung	Ausbau Bahnhofplatz Nord beim Bahnhof Hegi (urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze)	0,49	35	0,17
Zürich-Glattal	Bülach – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	4,43	40	1,77
	Kloten – Neugestaltung Busbahnhof	1,97	40	0,79
	Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord – Teil Gleisquerung	9,85	40	3,94
	Zürich – Ausbau Veloabstellanlagen – Teil Bahnhof Stadelhofen	9,85	40	3,94
Limmattal	Killwangen – Neue Erschliessung Bahnhof	3,94	35	1,38
Bern	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 2: Baustein 2	33,00	35	11,55
	Bern, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf (Teil Veloquerung und Erweiterung Velostation)	8,00	35	2,80
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern	1,95	35	0,68
	Ostermundigen, Velostation Bahnhof	1,09	35	0,38
	Münsingen, Velostation Bahnhof	3,20	35	1,12
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 1	33,50	35	11,73
Burgdorf	Velostation/Veloparking/B+R Plätze	0,27	35	0,09
Luzern	Velostation Bereich Bahnhof	4,96	35	1,74
	Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag	2,98	35	1,04
	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	16,15	35	5,65
	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	8,00	35	2,80
	Infrastruktur Bahnhof Littau	6,00	35	2,10
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bhf Altdorf West und Ost	14,50	35	5,08

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.		Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.	
Bulle	Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle	2,23	35		0,78	
	Construction de deux vélostations et de stationnements vélos à la gare de Bulle	1,89	35		0,66	
Fribourg	Requalification des secteurs Ancienne gare et Avenue du Tivoli	8,85	35		3,10	
	Aménagement de l'interface TP – nouvelle halte RER d'Avry Centre	4,50	35		1,58	
Aareland	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof	1,50	35		0,53	
	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	3,00	35		1,05	
	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	4,25	35		1,49	
	Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöftland	0,68	35		0,24	
Solothurn	Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestellen und Bike and Ride Anlagen	3,30	35		1,16	
Basel	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB – Kapuzinerberg	1,51	40		0,60	
	Liestal: Abstellanlagen Velo	4,02	40		1,61	
	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	2,01	40		0,80	
	Bushof Grellingen	1,36	40		0,54	
	Bushof Frenkendorf	2,01	40		0,80	
St. Gallen-Bodensee	Romanshorn, Gleisquerung Süd	15,93	35		5,58	
	Amriswil, Bushof	2,78	35		0,97	
	Flawil, Bahnhofplatz	1,85	35		0,65	
	Herisau, Bahnhofplatz und Bushof	45,00	35		15,75	
	Romanshorn, Bahnhofplatz – Innenstadt	1,39	35		0,49	
Obersee	Umsteigeknotenpunkt Blumenau (Rapperswil-Jona)	4,07	35		1,42	
Kreuzlingen-Konstanz	Velostation Bahnhof Konstanz (neu)	2,53	35		0,89	
Bellinzonese	Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco	3,70	40		1,48	
	Nuovo nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Antonino	1,85	40		0,74	

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.		Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.	
Locarnese	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista A)	1,85	40		0,74	
	Riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto	12,50	40		5,00	
Lausanne-Morges	Morges/Gare CFF, aménagement de l'interface – Phase 2	5,75	35		2,01	
	Lausanne/Aménagement interface Blécherette	2,80	35		0,98	
	Lausanne/Vélostation Lausanne CFF Nord	6,50	35		2,28	
Chablais	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey	4,06	35		1,42	
	Interface à la halte CFF/AOMC de Clos-Donroux	1,52	35		0,53	
	Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	1,01	35		0,35	
Valais central	Interface de la gare routière et CBV	1,01	35		0,35	
RUN	Création d'une interface bus-train à la halte St-Blaise BLS, et réaménagement du chemin de la Plage	3,27	40		1,31	
	Amélioration interface bus-train, Gare de Neuchâtel: place Blaise Cendrars	7,67	40		3,07	
Grand Genève	Réalisation de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron	3,15	35		1,10	
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare à Nyon	7,40	35		2,59	
	Construction d'une interface multimodale (tram/bus/MD/TIM) situé au niveau du P+R P47–P49, en coordination avec la réalisation de l'axe tram	10,14	35		3,55	
	Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains	17,84	35		6,24	
Talkessel Schwyz	Bushof Schwyz Post	9,43	35		3,30	
Summe		380,24			136,48	

Tableau A2-11

Liste des mesures – Priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Zürich Oberland	Ausbau Bushof Pfäffikon ZH	4,43	40	1,77
	Pfäffikon – Verlängerung Personenunterführung Bahnhof West	4,93	40	1,97
Winterthur und Umgebung	Winterthur – Verbesserung Zugang und Aufwertung beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze – Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze	12,32	35	4,31
Zürich-Glattal	Dübendorf – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	7,09	40	2,84
	Dietlikon – Bushof beim Bahnhof Dietlikon	2,96	40	1,18
	Zürich – Ausbau Veloabstellanlagen – Teil Bahnhof Altstetten	9,85	40	3,94
Limmattal	Würenlos – Vernetzung Bahnhof – Grosszelg/Im Grund	3,30	35	1,16
Bern	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	6,91	35	2,42
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	2,96	35	1,04
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestal- tung ÖV Knoten)	1,98	35	0,69
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 4	3,50	35	1,23
Luzern	S-Bahnhof Emmenbrücke, Unterführung/Perron- zugänge	1,98	35	0,69
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	6,50	35	2,28
Fribourg	Aménagement de l'interface TP – gare RER de Düdingen	3,90	35	1,37
Solethurn	Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit Gleisüberführung Langsamverkehr, Bushaltestelle und Bike + Ride Anlagen	6,80	35	2,38
	HB Solethurn RBS: Verbesserung städtebauliche Situation und Anbindung Langsamverkehr	6,00	35	2,10
	Langendorf BLS: Aufwertung Bahnhof mit Bike + Ride Anlagen und Fuss und Velounterführung	1,50	35	0,53
	Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof	1,90	35	0,67

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.		Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [millions de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.	
Basel	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof	3,01	40	1,20		
	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	1,51	40	0,60		
	Bushof Zwingen	2,01	40	0,80		
	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	1,00	40	0,40		
	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	30,14	40	12,06		
	Bushof Bottmingen	7,03	40	2,81		
St. Gallen- Bodensee	Unterführung Bahnhof Winkeln	4,63	35	1,62		
	Zugang Haggen – Lerchenfeld	1,39	35	0,49		
Kreuzlingen- Konstanz	Velostation Stadtbahnhof (neu)	0,97	35	0,34		
Locarnese	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista B)	1,12	40	0,45		
Lausanne-Morges	Lausanne/Aménagement interface Bourdonnette	1,00	35	0,35		
Chablais	Interface à la halte CFF des Perraires	0,61	35	0,21		
Valais central	Interface de la gare de Sion – étape 2	8,31	35	2,91		
RUN	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	4,98	40	1,99		
	Création d'une interface bus-train à la halte du Crêt-du-Locele, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de développement économique cantonal	0,30	40	0,12		
	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)	0,50	40	0,20		
	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel: rue des Fahys et giratoire du Rocher	5,48	40	2,19		
	Porte sud de la gare CFF: plateforme intermodale à la station inférieure du funiculaire (Fun'ambule)	2,36	40	0,94		
Grand Genève	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	30,41	35	10,64		
Talkessel Schwyz	Bushof Schwyz Seewen	7,94	35	2,78		
	Bushof Bahnhof Brunnen	4,96	35	1,74		
	Bahnhof Seewen, Neuer Perronzugang Südende	3,57	35	1,25		
	Bahnhof Brunnen, Neuer Perronzugang Nordende	3,57	35	1,25		
Summe		215,61		79,91		

