



Projet mis en consultation

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

Aperçu

Dans le cadre de la troisième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération, 37 projets d'agglomération, accompagnés d'une description de tous les projets susceptibles d'ouvrir droit à un cofinancement et d'une justification de la coordination entre les transports et le développement territorial, ont été déposés auprès de la Confédération. Au total, les mesures contenues dans les programmes cofinancés de troisième génération entraînent des contributions fédérales de 1,12 milliard de francs. Le présent projet de consultation présente le résultat de la procédure exhaustive d'examen appliquée.

Situation initiale

Environ les trois quarts de la population suisse vivent en agglomération, quatre personnes actives en Suisse sur cinq y trouvent leur travail, et près de 84 % des prestations économiques sont réalisées dans les espaces urbains. Et la tendance est à une poursuite du regroupement des actifs dans ces zones. Les perspectives de transport 2040 prennent pour hypothèse une poursuite de la concentration des places de travail, ce qui est d'ailleurs en ligne avec les objectifs de la politique suisse de développement territorial. Aujourd'hui, les volumes de trafic au sein des agglomérations, que ce soit par la route ou par le rail, sont déjà nettement plus élevés qu'à l'extérieur. Dans les agglomérations notamment, la part des trajets faits sur fond de très fort taux d'occupation, tant aux heures de pointe du matin que de la soirée, va d'ici 2040 augmenter de manière notable par rapport à 2010. Dès lors, le besoin d'optimisation et d'aménagement des infrastructures de transport visant à améliorer la fonctionnalité du système global de transport et à favoriser une urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti demeure marqué dans les villes et agglomérations. Et l'atteinte des objectifs fixés en matière de développement territorial présuppose une coordination étroite de l'urbanisation et des transports.

Programme en faveur du trafic d'agglomération

Bien souvent, les cantons et les communes ne sont pas en mesure de financer seuls les infrastructures nécessaires aux fonctions incombant aux agglomérations. Le programme en faveur du trafic d'agglomération a donc été créé en 2007 afin de permettre un cofinancement des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Dans ce cadre, la Confédération apporte sa contribution aux infrastructures de transport rendant possible un système global de transport plus efficace et plus écologique dans ces espaces et qui, grâce à une planification cohérente des transports, de l'urbanisation et des paysages, participent à un développement territorial durable. Après le financement unique de projets urgents aux débuts du programme, les deux générations qui se sont jusqu'ici succédé ont permis le cofinancement de projets très variés au sein des agglomérations. L'approbation par le peuple du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) garantit un financement illimité dans le temps des mesures relevant du trafic d'agglomération à partir de 2018. A compter de la troisième génération, aucun nouveau projet ferroviaire n'est plus financé via le programme en faveur du trafic d'agglomération. En lieu et place, les projets ferroviaires concernés sont financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) approuvé par le peuple en 2014. Le présent arrêté fédéral porte sur la mise à disposition des crédits d'engagement pour les projets d'agglomération de troisième génération.

Projets d'agglomération de troisième génération

La Confédération exige des porteurs régionaux de projet qu'ils regroupent tous les projets susceptibles d'ouvrir droit à un cofinancement au sein d'un seul et même projet d'agglomération démontrant une coordination cohérente des mesures en matière de transports 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 plus avant 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'utilité globale des programmes et évoluent entre 30 % et 50 % des coûts d'investissement imputables.

Examen par la Confédération

Fin 2016, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) avait reçu pour examen 37 projets d'agglomération de troisième génération porteurs de près de 2000 mesures. Ces 37 projets d'agglomération de troisième génération recouvrent en fait trois projets nouveaux et 34 projets retravaillés issus des générations précédentes. Les mesures de transports 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 qu'ils contiennent ont été classés par ordre de priorité, les premiers étant ceux qui contribuent à la résolution des problèmes de transport les plus importants et présentant le meilleur rapport coût-utilité. Par ailleurs, le nombre de générations des projets d'agglomération allant grandissant, l'examen de leur consistance et notamment de leur cohérence avec les générations précédentes, est devenu incontournable pour juger de leur efficacité. D'autre part, la mise en œuvre des mesures arrêtées dans le cadre des accords sur les prestations a pour la première fois été prise en compte lors de l'évaluation de l'efficacité des projets.

Le présent projet de consultation expose le résultat de la procédure exhaustive d'examen à laquelle les projets d'agglomération ont été soumis. Par ce biais, le Conseil fédéral recommande la libération des crédits d'engagement en faveur des mesures arrivant à maturité financière ou prêtes à être construites en l'espace de quatre ans. Le classement par ordre de priorité dans le cadre de l'évaluation faite par la Confédération a conduit à octroyer des cofinancements pour environ 54 % des investissements déposés. Au total, les mesures de troisième génération entraînent des contributions fédérales s'élevant à 1,12 milliard de francs.

Table des matières

1	Situation de départ et conditions cadre	5
1.1	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)	5
1.2	Signification des villes et des agglomérations pour la Suisse	5
1.3	Signification des infrastructures nationales de transport pour les agglomérations	5
1.4	Evolution des transports et développement territorial dans les villes et les agglomérations	6
1.5	Cofinancement par la Confédération des infrastructures dédiées au trafic d'agglomération	6
1.6	Les projets d'agglomération, un instrument destiné à permettre un développement territorial cohérent	7
1.7	Enseignements et effets du programme en faveur du trafic d'agglomération	8
1.8	Coordination des programmes « PRODES infrastructure ferroviaire », « PRODES routes nationales » et « trafic d'agglomération »	9
2	Points essentiels du projet mis en consultation	10
2.1	Principes du programme en faveur du trafic d'agglomération	10
2.2	Processus et procédure pour la troisième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération	10
2.2.1	Objectif et déroulement de la procédure	10
2.2.2	Modifications par rapport aux générations précédentes	11
2.2.3	Méthodologie de l'examen	12
2.3	Projets d'agglomération déposés (demandes de financement)	14
2.4	Résultats de l'examen des projets d'agglomération	15
2.4.1	Respect des exigences de base	15
2.4.2	Aperçu des résultats de l'évaluation des effets des projets de troisième génération	15
2.4.3	Résultats de l'examen des effets des projets	18
2.4.4	Résultats du classement des mesures par priorité	21
2.5	Fonds fédéraux demandés au titre du programme en faveur du trafic d'agglomération de troisième génération	23
2.6	Aperçu sur toutes les générations	25
2.7	Mise en œuvre du programme en faveur du trafic d'agglomération	28
2.7.1	Accord sur les prestations	28
2.7.2	Conventions de financement	28
2.8	Procédure ultérieure et nouveaux développements du programme en faveur du trafic d'agglomération	28
2.9	Aperçu sur les précédentes générations du programme en faveur du trafic d'agglomération	29
2.9.1	Projets urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d'agglomération, état de la mise en œuvre	30
2.9.2	Programme en faveur du trafic d'agglomération de première génération, état de la mise en œuvre	31
2.9.3	Programme en faveur du trafic d'agglomération de deuxième génération, état de la mise en œuvre	31
3	Commentaires sur les dispositions individuelles du projet mis en consultation relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération (troisième génération)	32
3.1	Traitement des interventions parlementaires	32
4	Conséquences	33
4.1	Conséquences pour la Confédération	33
4.1.1	Conséquences financières	33
4.1.2	Conséquences sur le personnel	33
4.2	Conséquences sur les cantons, les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	33
4.3	Conséquences pour l'économie	34
4.4	Conséquences pour la société	34
4.5	Conséquences pour le territoire et l'environnement	35
4.6	Conséquences pour les infrastructures nationales de transport	35
4.7	Lien avec le programme de la législature	35
4.8	Lien avec les stratégies nationales du Conseil fédéral	35
5	Aspects juridiques	36
5.1	Constitutionnalité et conformité aux lois	36
5.2	Compatibilité avec les engagements internationaux de la Suisse	36
5.3	Forme de l'acte à adopter	36
5.4	Assujettissement au frein aux dépenses	36
5.5	Respect des principes de la loi sur les subventions	36
	Liste des abréviations	37
	Annexes	38
	Annexe 1 Détails sur les projets précédents	38

Annexe 2	Liste des mesures	41
Annexe 2.1	Transports publics	41
Annexe 2.2	Transport individuel motorisé	45
Annexe 2.3	Mobilité douce	51
Annexe 2.4	Points de transbordement multimodal	55

1 Situation de départ et conditions cadre

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

Le 12 février 2017, le peuple et les cantons ont accepté l'arrêté fédéral du 30 septembre 2016 sur la création d'un fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération¹ (FORTA). Non limité dans le temps et ancré dans la Constitution, ce fonds constitue pour la Confédération la base nécessaire au cofinancement de mesures contribuant à l'amélioration du trafic d'agglomération et aux investissements dans les routes nationales.

Le fonds met des financements à disposition pour les domaines suivants² :

- 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 des 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 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'autorisation des fonds du FORTA. Le présent projet de consultation traite de l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement pour les contributions aux mesures du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2019. En règle générale, le Conseil fédéral présente tous les quatre ans à l'Assemblée fédérale des arrêtés fédéraux correspondants. Les agglomérations regroupent les mesures prévues dans des projets d'agglomération et demandent des contributions fédérales pour les mesures pouvant être mises en œuvre en l'espace de quatre ans. Les fonds jusqu'ici demandés étant supérieurs aux moyens disponibles, la Confédération a dû classer par ordre de priorité les projets et les mesures sur la base de critères fixés par la loi³.

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 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 de la part du Conseil fédéral.

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 trouvent leur travail, et 84 % des prestations économiques se font dans les villes et les agglomérations. Dès lors, les zones urbanisées sont d'une importance capitale pour la compétitivité du pays dans son ensemble. Au sein des agglomérations, les communes centrales 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 centrales dépasse toutes les prévisions depuis 2005. En outre, les parties étrangères des agglomérations transfrontalières 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 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, ce qui est d'ailleurs en ligne avec les objectifs de la politique suisse de développement territorial.

La croissance des 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 s'en trouve dès lors compliquée.

1.3 Signification des infrastructures nationales de transport pour 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 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 de trafic ayant pour origine ou destination l'agglomération ou interne 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 et entre les agglomérations elles-mêmes. Dans

¹ FF 2016 7371

² Art 5 de la loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA) ; RS 725.13

³ Art 17d de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin) ; RS 725.116.2

⁴ Räumliche Entwicklung der Arbeitsplätze in der Schweiz – Entwicklung und Szenarien bis 2040, im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung, Bern, Ecoplan (2016), en allemand

les zones urbaines les plus grandes, les transports régionaux (RER) absorbent également 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 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 public (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 la promotion de moyens de transport efficaces en termes d'emprise au sol, à l'image des transports publics ou des voies cyclistes et piétonnes.

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

Du fait de la concentration spatiale de la population et des places de travail dans les 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 – 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 des trajets sur des tronçons très chargés, tant aux heures de pointe du matin que de la soirée, 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 urbanisées bâties ont considérablement augmenté à l'échelle de la Suisse, et leur progression a été 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 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 courses se font au moyen du TIM, mais, dans les agglomérations, deux tiers des courses se font via les TP ou la MD, et cette proportion passe même à trois quarts dans les communes centrales⁸.

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 soulager 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. L'atteinte des objectifs fixés en matière de développement territorial présuppose 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 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 mettre en avant le développement urbain 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 immobilière s'exerçant le long des axes nationaux de transport. Bien souvent, les cantons et les communes ne sont pas en mesure de financer seuls les infrastructures nécessaires aux fonctions incombant aux agglomérations. La mise en œuvre rapide de mesures dans les domaines du trafic, de l'urbanisation et de la protection des paysages est donc aussi dans l'intérêt de la Confédération.

La Constitution fédérale (Cst.) traite, dans deux articles, des villes et des agglomérations. La Confédération est ainsi tenue de prendre en considération la situation particulière des villes, des agglomérations urbaines et des régions de montagne (art. 50

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

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

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

⁸ Valeurs tirées du Microrecensement mobilité et transports (MRMT), Office fédéral développement territorial, Office fédéral de la statistique, 2015

Cst.). De son côté, l'art. 86 Cst. est la base permettant la création du FORTA, non limité dans le temps, et de son financement via des moyens affectés (entre autres la surtaxe sur les huiles minérales, l'impôt sur les véhicules automobiles et la redevance pour l'utilisation des routes nationales). Au-delà du financement des routes nationales, les moyens du fonds sont également affectés à l'amélioration de l'infrastructure de transport dans les villes et les agglomérations.

S'agissant du cofinancement par la Confédération d'infrastructures relevant du trafic d'agglomération, trois programmes, coordonnés entre eux, sont à l'œuvre (voir 1.5).

Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES infrastructure ferroviaire)

Les bases constitutionnelles et légales⁹ relatives au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Elles comprennent le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), non limité dans le temps et qui règle le financement de l'ensemble des infrastructures ferroviaires. En sont exclus 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 sur les chemins de fer (LCdF). Les aménagements de l'infrastructure ferroviaire dans les agglomérations qui ne servent pas à la desserte fine sont exclusivement couverts par le PRODES Rail.

Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES routes nationales)

Depuis son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, la loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération¹⁰ (LFORTA) a remplacé la loi sur le fonds d'infrastructure¹¹ (LFINfr). 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.

Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA)

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 LFINfr. Depuis 2008, cette dernière a permis de cofinancer des projets urgents et arrivés à maturité ainsi que les deux premières générations de PTA. 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 projets élaborés ensemble 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.

9 à 12 % des fonds du FORTA¹², dont l'utilisation est réglée par le PTA, sont prévus pour des mesures destinées à l'amélioration du trafic dans les agglomérations. Le PTA porte également sur le financement de dessertes ferrées fines¹³.

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, notamment la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière¹⁴ (LUMin) et les ordonnances y afférentes¹⁵ (OUMin et ordonnance du DETEC sur les délais et le calcul des contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération). Ces points sont précisés au chapitre 2.2.2¹⁶. Comme cela était précédemment le cas, l'octroi des fonds doit se faire en fonction de l'efficacité des infrastructures projetées¹⁷ et la planification des investissements tient compte des cantons de manière équilibrée¹⁸.

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 du financement de mesures autres que techniques et via la part cantonale de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). En plus de la construction d'infrastructures nouvelles (routes nationales et voies de chemin de fer), la Confédération finance 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.

1.6 Les projets d'agglomération, un instrument destiné à permettre 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'améliorer 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.

⁹ RO 2015 651 ; FF 2014 3953, FF 2012 1371

¹⁰ RS 725.13 FF 2017 3199

¹¹ RS 725.13 RO 2007 6017

¹² Art. 17/LFORTA

¹³ Avant la création du FORTA et du FIF, des projets ferroviaires régionaux ont aussi été financés dans le cadre des PTA.

¹⁴ LUMin (RS 725.116.2)

¹⁵ OUMin (RS 725.116.21), renvoi à l'ordonnance du DETEC sur les délais et le calcul des contributions aux mesures du programme en faveur du trafic d'agglomération (dès que disponible)

¹⁶ Des bases supplémentaires existent dans le Message du 14 novembre 2001 (FF 2002 2155) concernant la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), dans le Message du 7 septembre 2005 (FF 2005 5641) 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), dans le Message du 2 décembre 2005 (FF 2006 753) concernant le fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (Fonds d'infrastructure) et dans les commentaires sur l'OUMin.

¹⁷ Art. 17d LUMin (RS 725.116.2)

¹⁸ Art. 2, al. 2 LFORTA

Au-delà des questions liées au développement des transports et de l'urbanisation, les villes et agglomérations font face à d'autres défis. 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 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, le 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 confirme ces objectifs et vise une qualité de vie élevée, un attrait économique élevé, 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 charges 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. Cela induit, en outre, un soulagement pour les réseaux nationaux de transport.

La condition que la Confédération pose au cofinancement de projets relevant du trafic d'agglomération est l'intégration des domaines de l'urbanisation, des transports et des paysages 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/efficacité. Pour bénéficier des fonds fédéraux, les cantons, 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 d'urbanisation et de protection des paysages ainsi que d'autres mesures relevant du domaine des transports.

Afin de permettre le cofinancement des mesures afférentes au trafic d'agglomération, 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 roulante. La Confédération évalue l'effet des projets en prenant en compte les éventuels projets de mise en œuvre déjà convenus dans les agglomérations et intègre les résultats dans l'évaluation de chaque génération devant être examinée.

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

Un des éléments clés du succès des projets d'agglomération tient à l'établissement ou l'intensification de la coopération entre les cantons, les villes, les communes, y compris grâce à l'intégration de régions limitrophes étrangères pouvant prétendre à des contributions, 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 d'une série de projets d'agglomération faisant preuve d'une 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 agglomérations et villes pouvant prétendre à des contributions ont au moins élaboré un projet dans une des trois premières générations et l'ont déposé auprès de la Confédération pour examen et déblocage de contributions. Les contributions fédérales n'aident pas seulement les grandes agglomérations, mais aussi celles de taille petite à moyenne, à faire avancer leurs projets de développement d'un système global de transport attractif 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 l'amélioration des offres en la matière et les réseaux infrastructurels sont complétés et optimisés de manière ciblée. 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.

¹⁹ Conseil fédéral suisse, CdC, DTAP, UVS, ACS (2012), Projet de territoire Suisse

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

La Conférence tripartite sur les agglomérations²¹ s'est également penchée sur la collaboration au sein des agglomérations et a, dans une appréciation²², 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.

L'urbanisation concentrée vers l'intérieur du milieu bâti et la coordination du développement urbain et des 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 vers 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 autorisé une augmentation ciblée des capacités. 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'elles 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 agglomérations. La mise en œuvre des mesures communales, notamment, est plus lente que prévu. Par ailleurs, au niveau des mesures de petite 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 chapitre 2.8).

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

Les programmes « PRODES infrastructure ferroviaire », « PRODES routes nationales » et « trafic d'agglomération » couvrent des infrastructures de transport situées en zone d'agglomération. Or, celles-ci exerçant parfois de fortes influences croisées, il est nécessaire de les coordonner au mieux. Si les deux parties PRODES sont axées sur de grands projets à long terme, le programme en faveur du trafic d'agglomération considère, lui, un horizon temporel plus rapproché. Il s'agit, dès lors, de faire coïncider ces mesures au sein d'une vision d'avenir qui soit cohérente et exhaustive. Lors de l'élaboration des projets d'agglomération, il est par conséquent indispensable de prendre en considération les projets nationaux déjà décidés.

Les interdépendances réciproques sont prises en compte lors de l'élaboration des programmes fédéraux. Les offices fédéraux responsables pour les 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 situations en matière de (semi-) raccordements des routes nationales ainsi que les évolutions relatives aux arrêts du réseau ferroviaire sont prises en compte dans l'évaluation des projets d'agglomération. De plus, hormis l'élaboration des trois projets, l'objectif dans le cadre de la révision en cours de la partie programme du plan sectoriel des transports est de parvenir à une coordination des différentes planifications et à une bonne articulation avec le développement territorial de la Suisse dans son ensemble.

²¹ Aujourd'hui : Conférence tripartite

²² http://www.tripartitekonzferenz.ch/files/docs/20160701_wuergung_und_empfehlungen_der_tak.pdf du 01/07/2016

2 Points essentiels du projet mis en consultation

2.1 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 tant politiquement que scientifiquement largement acceptés.

Le soutien au trafic d'agglomération se fait selon les art. 17a – 17f de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin²³).

Dans ce cadre, la Confédération apporte sa contribution aux infrastructures de transport autorisant un système global de transport plus efficace et plus durable dans les villes et agglomérations et qui participent à un développement territorial durable de l'ensemble de la Suisse. La Confédération exige des porteurs régionaux de projet qu'ils regroupent tous les projets concernés et coordonnés entre eux au sein d'un seul et même projet d'agglomération améliorant la qualité du système de transport, orientant encore plus l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, réduisant les nuisances sur l'environnement et l'emploi de ressources et augmentant la sécurité des transports.

Les contributions financières sont axées sur des mesures infrastructurelles 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 fédéraux²⁴. Dans certaines conditions, il est également possible d'accorder des contributions à des projets réalisés en zone frontalière proche. Aucune contribution d'exploitation ou d'entretien n'est en revanche possible.

Les contributions fédérales dépendent de l'utilité globale des programmes et évoluent entre 30 % et 50 %²⁵ des montants investis. 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, les premiers étant ceux qui contribuent à la résolution des problèmes de transport les plus importants, qui présentent un bon rapport coût/utilité et qui arrivent à maturité financière et qui sont prêts à être construits en l'espace de quatre ans. Le Conseil fédéral demande l'approbation des fonds destinés à ces mesures.

Les fonds sont validés par l'Assemblée fédérale par étapes de quatre ans (les générations de projets d'agglomération, art. 7, al. 2, LFORA). Le présent projet mis en consultation 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. 2.9).

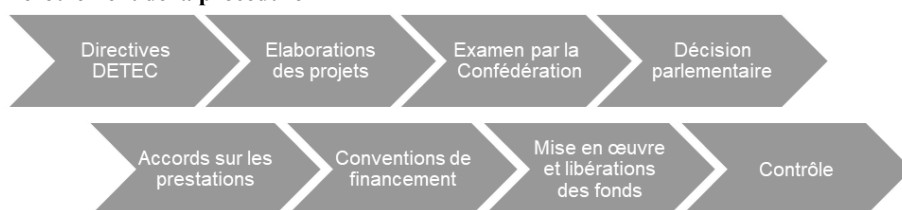
2.2 Processus et procédure pour la troisième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération

2.2.1 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 porteurs de projet lors de leur élaboration et garantit, grâce à sa procédure détaillée et standardisée d'examen des projets, une évaluation équivalente et juste sur l'ensemble du territoire des effets et des coûts pour toutes les agglomérations compte tenu des particularités propres à chaque région.

Figure 1

Déroulement de la procédure



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

Les projets d'agglomération déposés dans les délais ont été examinés sous la direction de l'ARE en collaboration avec les autres offices fédéraux impliqués (OFROU, OFEV et OFT). En plus de ces travaux, une équipe externe constituée de spécialistes en provenance de divers 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, à l'occasion d'un processus en trois étapes indépendantes les unes des autres, évalué les projets d'agglomération déposés.

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 porteurs de projet.

²³ RS 725.116.2

²⁴ 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.

²⁵ Art. 22 OUMin

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 projet de consultation présente les résultats de l'ensemble des processus d'examen. Parallèlement, les résultats provisoires des évaluations faites par la Confédération seront présentés aux porteurs de projet au premier trimestre 2018 et discutés dans le cadre d'ateliers techniques qui permettront la prise en considération dans l'examen de tous les arguments pertinents et de garantir le maintien de la cohérence globale des projets d'agglomération. Sur la base des entretiens et des résultats de la présente consultation sur le projet d'arrêté fédéral, d'éventuelles reconsidérations seront opérées mi-2018 à l'occasion d'une conférence interne d'approbation, et les résultats d'examen seront adaptés si nécessaire.

Ce processus vise à garantir que les fonds et taux de contribution demandés au Parlement dans le cadre de l'arrêté fédéral soient liés à des listes de mesures classées selon un ordre de priorité clair (projets individuels ou paquets forfaitaires).

Une fois la décision parlementaire rendue, les projets individuels et les paquets de mesures seront définis 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.

2.2.2 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 pour les deux premières générations de projets d'agglomération et légèrement adapté, là où cela était nécessaire et là où cela faisait sens, sur la base des enseignements tirés du dernier processus en date.

Le nombre de générations des projets d'agglomération allant grandissant, l'examen de leur sérieux et de leur cohérence internes 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'utilité des projets de troisième génération, il a été directement tenu compte – comme prévu dans les directives – d'une éventuelle insuffisance de mise en œuvre de ces mesures lors de l'évaluation de l'utilité globale, ce qui s'est traduit pour certains projets d'agglomération par une réduction de l'utilité permettant de décider du taux de contribution²⁶.

A l'occasion de l'entrée en vigueur de la LFORA, certaines bases juridiques 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 porteurs de projet et pour la Confédération. Jusqu'ici, tous les projets, indépendamment de leur taille, étaient soumis au même processus administratif. Dans le cas de la troisième génération, les mesures de petite taille²⁷ 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 sont désormais rassemblées en paquets défrayés sur la base de coûts standardisés par unités de prestations²⁸. A côté de ces procédures de conclusion et de calcul des conventions de financement grandement simplifiées pour les porteurs de projet et pour la Confédération, les projets ainsi calculés par unités de prestations offrent en outre davantage de souplesse aux porteurs de projet pour ce qui est de leur mise en œuvre.

Afin de garantir une mise en œuvre rapide des projets cofinancés (comme souhaité), une atteinte des buts visés conforme aux objectifs et une mise à disposition des fonds en temps utile, des délais ont été fixés dès le début de la mise en œuvre des mesures²⁹.

Depuis la deuxième génération, le cadre légal bornant le développement territorial a considérablement évolué en Suisse. La loi révisée sur l'aménagement du territoire accompagnée de l'ordonnance adaptée sur l'aménagement du territoire, 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. Ils assurent la mise en œuvre de la loi révisée sur l'aménagement du territoire dans le cadre de laquelle la coordination de l'urbanisation et des transports et 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 des plans directeurs révisés par le Conseil fédéral, les cantons sont tenus de compenser la création de nouvelles zones à bâtir en respectant les délais et les surfaces, 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. Pour les projets d'agglomération concernés, il a autant que faire se peut été tenu compte de l'avancement de la planification.

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 chapitre 2.8 à ce sujet). L'appartenance statistique des communes à des agglomérations a notamment été redéfinie sur la base des données actualisées et, par voie de conséquence, la liste des villes et agglomérations pouvant prétendre à des contributions a été adaptée à l'annexe 4 de l'OUMin. Ces nouvelles définitions de périmètres ne font cependant pas encore foi pour la troisième génération. L'agglomération de l'Unteres Reusstal autour du centre cantonal d'Altdorf fait toutefois exception puisqu'elle est mentionnée pour la première fois dans la nouvelle définition de l'Office fédéral de la statistique de 2012³⁰ et puisqu'elle est

²⁶ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération, chap. 4.5.1

²⁷ Mesures < 5 millions de francs

²⁸ Art 21a OUMin, RS 725.116.21

²⁹ Art 17e, al. 2, LUMin ainsi qu'art. 1, ordonnance du DETEC concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures du programme dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

³⁰ Espace à caractère urbain 2012, Office fédéral de la statistique, 2014

reprise dans l'OUMin. Cette nouvelle agglomération a donc été intégrée dès la troisième génération sur demande spécifique du canton.

2.2.3 Méthodologie de l'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 porteur 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'avenir, les stratégies annexes 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 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 documentent désormais dans le détail le respect desdites 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 des paquets de mesures bénéficiant d'un cofinancement forfaitaire

Dans un deuxième temps, la Confédération a examiné le classement proposé des mesures par ordre de priorité et vérifié qu'elles ouvrent bien droit à cofinancement. Compte tenu de la maturité et du rapport coût/utilité, mais aussi de la contribution à un effet cohérent 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 un classement par ordre de priorité.

Le processus d'évaluation des projets d'agglomération a permis d'examiner les mesures et la possibilité de les cofinancer, leur pertinence pour le projet d'agglomération et – en cas de résultat positif – de les soumettre à une évaluation du rapport coût/utilité. Comme par le passé, le classement par ordre de priorité s'est fait en fonction de la contribution à l'effet du programme dans trois catégories.

- Mesures A :
rapport coût/utilité de bon à très bon et maturité (en termes de construction et de financement) entre 2019 et 2022.
- Mesures B :
rapport coût/utilité de bon à très bon mais maturité (en termes de construction et de financement) seulement entre 2023 et 2026 ou rapport coût/utilité seulement suffisant et besoin d'optimisation.
Ces mesures doivent être représentées à une date ultérieure en vue de la validation de fonds dans le cadre d'une nouvelle génération de projets d'agglomération.
- Mesures C :
soit rapport coût/utilité insuffisant soit degré de maturité insuffisant pour simplement permettre 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 doivent également être représentées à une date ultérieure en vue de la validation 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, comme dans le cas de l'effet des projets (voir ci-après). Les coûts indiqués par les porteurs de 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 ont en outre été effectuées avec toutes les agglomérations suisses. S'agissant de la gestion du trafic ou de la valorisation et de la sécurité de l'espace routier, des « benchmarks » (indices 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 inférieurs 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 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 évaluée. 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.

La procédure 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 agglomération et en fonction de sa taille³¹. 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'avenir respectant les principes de la planification durable de l'urbanisation et des transports, sur une formulation - claire et s'appuyant sur des analyses - des défis et des besoins d'action et 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 prévue des agglomérations avec ou sans les projets d'agglomération.

L'utilité a été évaluée sur la base des critères d'efficacité (CE) définis par la loi (art. 17d, al. 1 et 2, LUMin³²):

CE1	amélioration de la qualité du système de transport
CE2	développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti
CE3	accroissement de la sécurité du trafic
CE4	réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources.

Les 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 du degré de réalisation 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 qualitatifs liés à la qualité et à la cohérence du compte rendu de mise en œuvre 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.

³¹ Coûts d'investissement après prise en compte de la population et du nombre d'actifs de l'agglomération

³² RS 725.116.2

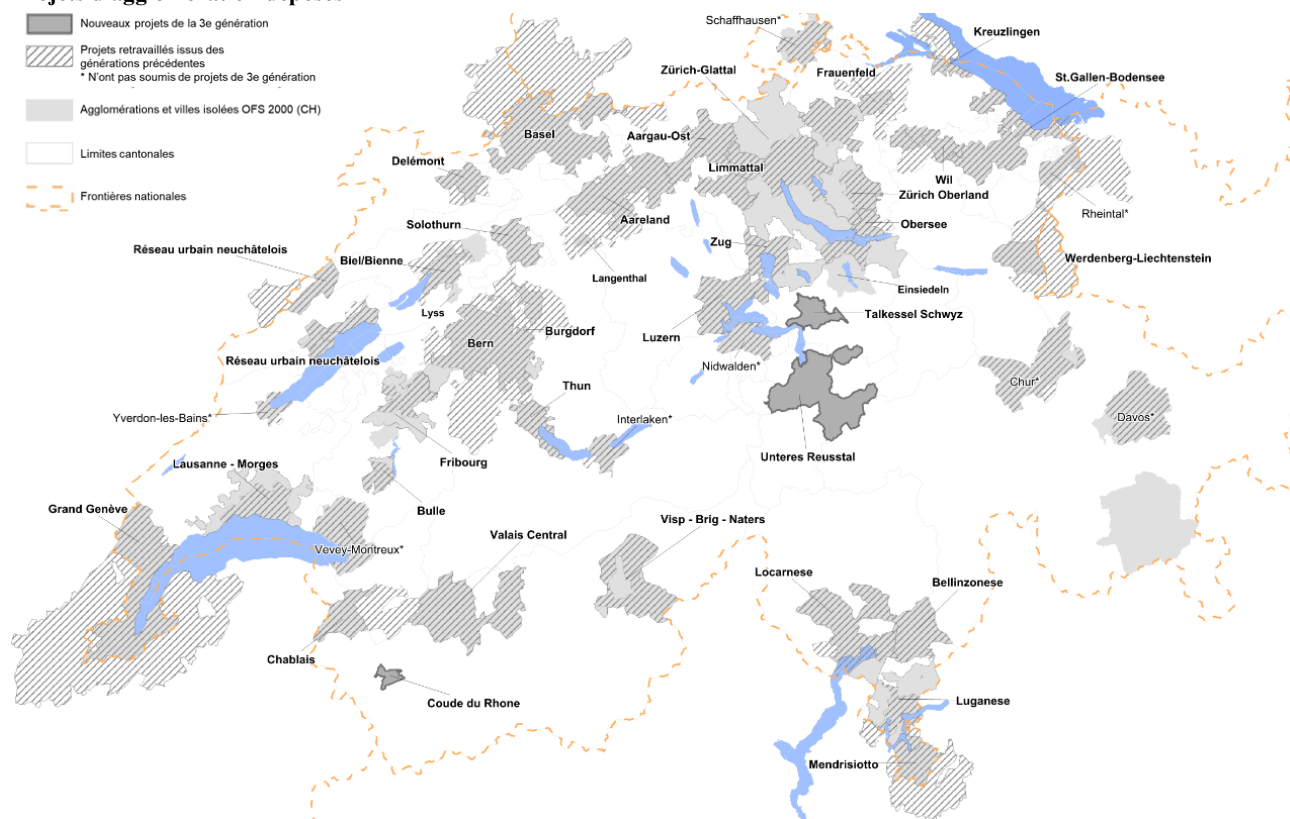
2.3 Projets d'agglomération déposés (demandes de financement)

Fin 2016, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) avait reçu pour examen 37 projets d'agglomération de troisième génération (voir illustration 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.

Figure 2

Projets d'agglomération déposés



Les 37 projets d'agglomération de troisième génération recouvrent en fait trois projets nouveaux³³ et 34 projets retravaillés issus des générations précédentes. Sept des porteurs de projet des générations précédentes³⁴ n'ont cette fois pas déposé de projet, et l'agglomération de Bulle a, après une pause, fait son retour dans le schéma. Les cinq plus grandes agglomérations suisses (Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich) ont pour la troisième fois déposé un projet d'agglomération. Sur les 50 agglomérations et cinq villes isolées ayant pu prétendre à des contributions, seules trois n'ont jusqu'ici pas présenté de dossier³⁵.

³³ PA Unteres Reusstal, PA Coude de Martigny, PA Talkessel Schwyz

³⁴ PA Rivelac, PA Rheintal, PA Chur, PA Schaffhausen, PA Yverdon, PA Nidwalden, PA Davos

³⁵ Agglomérations : Grenchen, St. Moritz ; ville isolée : Einsiedeln

2.4 Résultats de l'examen des projets d'agglomération

2.4.1 Respect des exigences de base

Sur les 37 projets d'agglomération, seul celui de Martigny (projet d'agglomération Coude du Rhône) a dû être retiré de l'examen ultérieur par la Confédération car il ne répondait pas aux exigences de base³⁶.

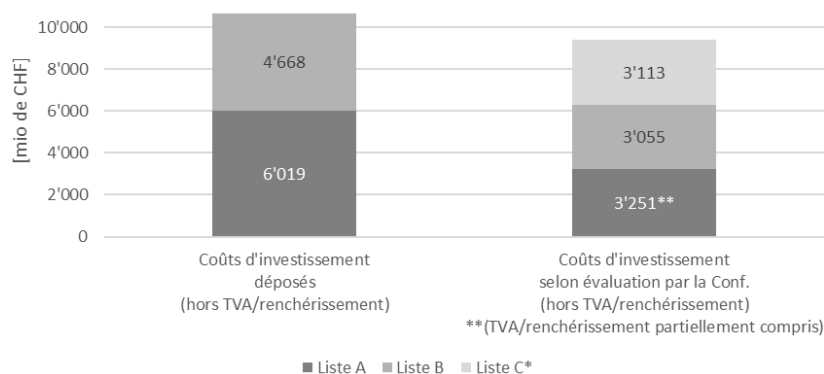
2.4.2 Aperçu des résultats de l'évaluation des effets des projets de troisième génération

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 10,69 milliards de francs. Sur les plus de 1200 mesures présentées dans le domaine des transports, environ deux tiers sont présentées par les porteurs de projet des agglomérations pour financement au titre de la troisième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération pour un volume global d'investissement de 6,02 milliards de francs.

Dans le cadre de l'évaluation, environ 3,25 milliards de francs de mesures ont été affectés à la liste A, 3,06 milliards à la liste B et 3,11 milliards à la liste C³⁷. Un peu plus de 10 % des mesures déposées se sont vu attribuer par la Confédération un rapport coût/utilité insuffisant ou non évaluable sans besoin d'intervention.

Figure 3

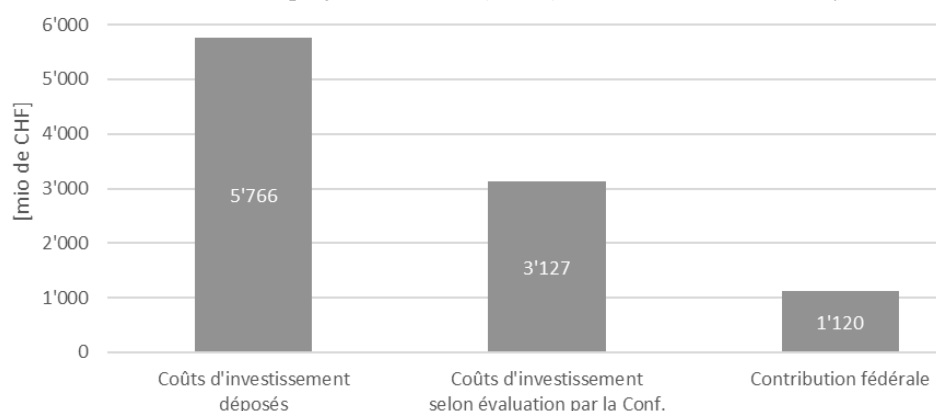
Coûts d'investissement présentés des projets d'agglomérations évalués et classement par la Confédération en fonction de leur horizon temporel



A l'issue de l'évaluation de l'effet des projets, 32 projets d'agglomération ont été jugés dignes de recevoir un soutien financier 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 détail, voir résultats de l'évaluation des projets, chapitre 2.4.3). Le classement par ordre de priorité à l'occasion de l'évaluation a permis de débloquer des cofinancements pour environ 54 % des investissements déposés (liste A). Au total, les mesures contenues dans les programmes cofinancés de troisième génération entraînent des contributions fédérales d'un montant de 1,12 milliard de francs (voir ch. 2.5).

Figure 4

Coûts d'investissement des projets cofinancés (liste A) et contributions fédérales y afférentes



³⁶ Manque de participation des communes environnantes et de la population (exigence de base 1) et orientation non claire du projet (exigence de base 4)

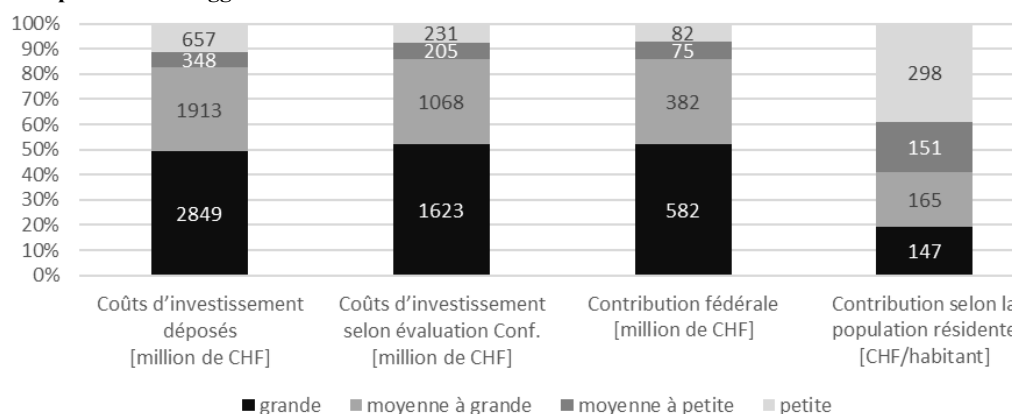
³⁷ Tous les montants sont exprimés hors TVA et renchérissement et selon le niveau de prix d'octobre 2016.
Exception : sauf indication détaillée contraire, les coûts d'investissement de la liste A selon l'évaluation par la Confédération et les contributions fédérales pour les mesures cofinancées de manière forfaitaire sont TVA et renchérissement compris.

Les mesures présentant un rapport coût/utilité 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. 2.5) devraient, si le taux de contribution fédérale reste identique, engendrer des contributions fédérales de 1,08 milliard 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 agglomérations, 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 Zürich), 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'actifs³⁸ de l'autre, on constate néanmoins que les petites agglomérations reçoivent des contributions fédérales légèrement supérieures.

Figure 5

Part par taille des agglomérations



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

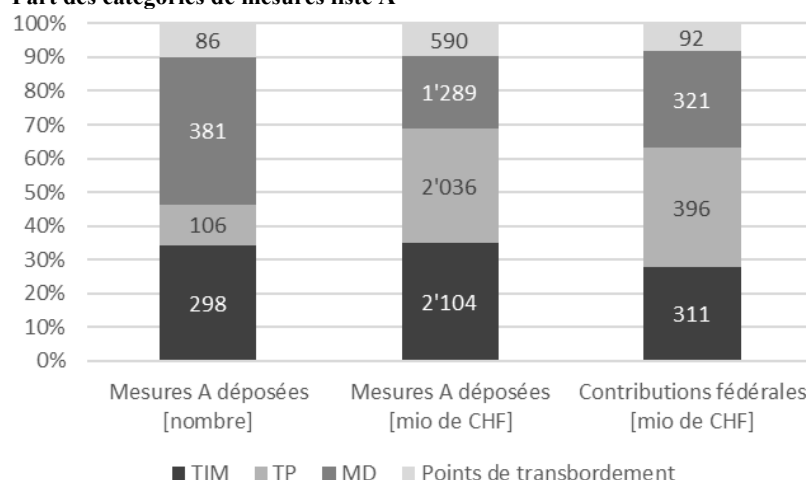
- Transport individuel motorisé (TIM) : toutes les mesures destinées à augmenter l'efficacité du transport individuel motorisé, à supprimer les goulots d'étranglement et les effets négatifs du TIM (valorisation, sécurité de la circulation, émissions), à permettre une gestion du trafic et à valoriser 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 (priorisation des bus) ainsi que les mesures concernant le rail et destinées à une desserte fine sur site.
- Mobilité douce (MD) : toutes les mesures (voies et croisements séparés, bandes cyclables, passages inférieurs et supérieurs et garages à vélos) 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
- 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'épuiser 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 taille 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 dans le cas de valorisations 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.

³⁸ La population présente correspond au nombre d'habitants et à 50 % des actifs.

Figure 6

Part des catégories de mesures liste A

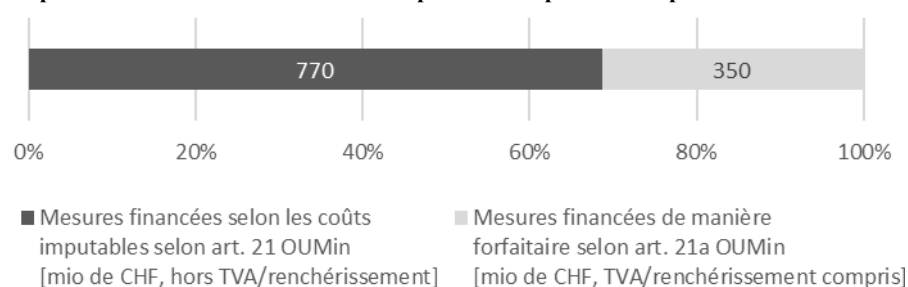
La plupart des mesures ont été déposées dans le domaine des déplacements à vélo ou à pied (mobilité douce). Ces projets, dans la majorité des cas de petite taille, ne déploient toutefois souvent leurs effets qu'en lien avec d'autres mesures portant sur les différents corridors de circulation. Les projets les moins nombreux sont ceux 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, ils soient financés par l'entremise du fonds d'infrastructure ferroviaire. 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 projets de mobilité douce sont en moyenne au minimum deux fois moins importants que ceux des TP et du TIM.

La répartition des contributions fédérales entre les différents modes de transport est assez 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 gros projets n'aient pas été pris en compte dans la liste A en raison d'un défaut de maturité ou d'un mauvais rapport coût-utilité. À l'inverse, la part des transports publics et des déplacements à pied et à vélo est plus élevée, ce qui est dû à 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.

Presque 90 % des moyens destinés aux transports publics devraient être investis dans les grandes agglomérations, et notamment dans les cinq plus grandes d'entre elles, au sein desquelles la part des TP tourne aux alentours de 60 %. Ceci est notamment dû aux coûts élevés des projets de la ligne de la Limmattalbahn dans la région de Zürich et du M3 à Lausanne. Dans les agglomérations de taille moyenne, l'accent est mis sur le cofinancement de mesures destinées au trafic individuel motorisé ainsi qu'aux déplacements à pied et à vélo (mobilité douce). 13 % des fonds fédéraux vont ainsi à chacune de ces deux catégories. Dans les agglomérations petites à petites/moyennes, les contributions à l'amélioration des correspondances intermodales sont nettement plus élevées 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 l'amélioration des routes pour un montant chaque fois inférieur à cinq millions de francs sont regroupées dans des paquets et proposées en vue d'un cofinancement forfaitaire. Environ deux tiers des 663 projets 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 cofinancées de manière forfaitaire s'élève au total à 25 % des contributions fédérales globales.

Figure 7

Répartition des contributions fédérales par coûts imputables ou par mesures financées de manière forfaitaire

383 mesures ont été déposées en liste A dans le domaine des déplacements à vélo et à pied. Plus de 300 mesures ont été regroupées dans des paquets bénéficiant d'un cofinancement forfaitaire et seulement 24 mesures ont été soutenues selon les

coûts imputables. Environ 15 % des mesures ont été soit affectées à la liste B soit non financées. Au final, près de 80 % de la contribution fédérale aux mesures en faveur de la mobilité douce (250 millions de francs) vont à des financements forfaitaires. Quelque 70 millions de francs sont affectés au cofinancement des 24 projets les plus importants.

40 projets ont été déposés dans le domaine de la gestion du trafic. La moitié d'entre eux ont été classés dans la catégorie des mesures à cofinancement forfaitaire. 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 29 millions de francs prévus, seuls 40 % soient destinés aux mesures à cofinancement forfaitaire. Environ 17 millions de francs sont affectés au cofinancement des sept autres projets.

S'agissant des valorisations de l'espace routier, 175 mesures ont été déposées, et 70 % d'entre elles ont été affectées aux mesures à cofinancement forfaitaire. En la matière également, les coûts d'investissement des projets les plus importants sont nettement supérieurs à ceux des petits projets, bien plus nombreux. Les coûts afférents aux 30 projets à cofinancer selon les coûts imputables ont été adaptés sur la base d'une comparaison avec un indice de référence, si bien que les contributions fédérales au titre des 30 paquets de mesures à cofinancement forfaitaire s'élèvent à 87 millions de francs tandis que celles attribuées aux grands projets atteignent 60 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.

2.4.3 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. 2.2.3). 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 sérieux et notamment 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 et/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 dans la plupart des cas été retardée.

- Dans le cas du critère d'efficacité « Amélioration de la qualité du système de transport », la Confédération a pu constater que les concepts globaux de transport dans les agglomérations avaient 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 LAT et à leur coordination avec celle-ci. Dans les projets d'agglomération, rares ont été les conceptions et les planifications spécifiques et échelonnées contribuant à une orientation et un développement concentrés de l'urbanisation. La thématique des pôles de développement et des installations à fortes fréquentations 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 concrets 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) ou subjectifs (mesures visant à une amélioration du sentiment de sécurité) dans les agglomérations. Rares ont toutefois été les opérations 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 agglomérations ont toutefois mis en place des mesures efficaces de gestion dans le domaine des paysages et ainsi obtenu des résultats tangibles. Dans d'autres agglomérations, 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. Sept années 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 utilisés. Et les fonds imputés et versés sont encore plus faibles. Nombre d'agglomérations 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. Certains projets et solutions globales de circulation ont ainsi dû être considérablement revus sur le plan conceptionnel. Dans d'autres cas, les conditions financières cadre ont tellement changé qu'une mise en œuvre n'est pour le moment pas possible. Et il reste quelques cas où aucune explication 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 agglomérations que le compte rendu lié à la mise en œuvre des mesures convenues et à celles des nouvelles mesures de troisième génération n'était pas regroupé ni présenté dans le projet d'agglomération. Au total, 12 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.

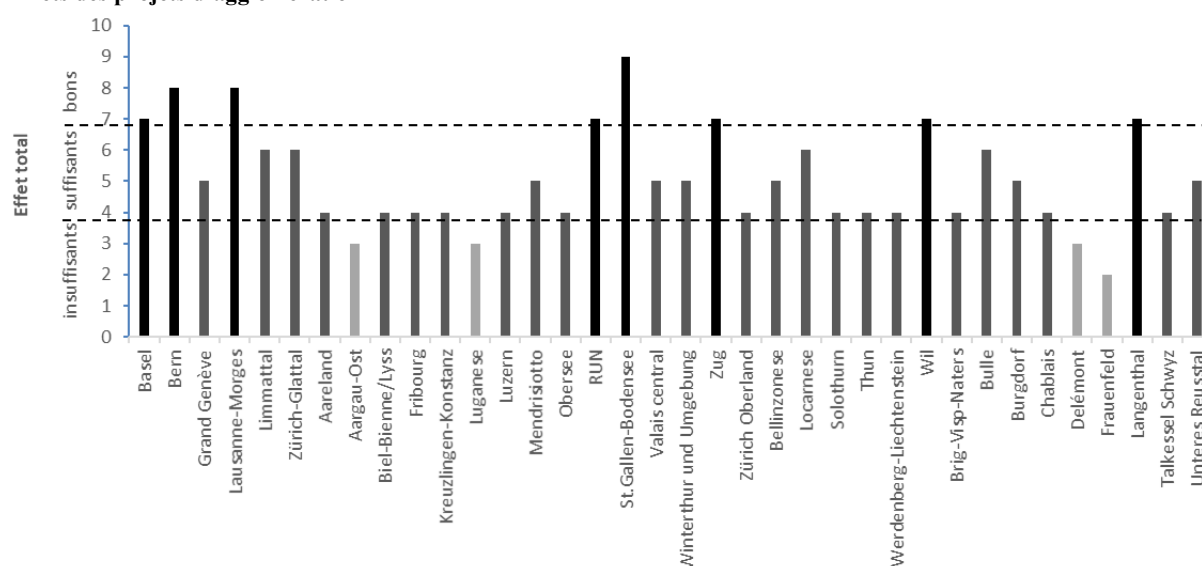
L'évaluation de l'effet des projets (utilité/mise en œuvre) et les résultats du classement des mesures par ordre de priorité permettent de déduire le rapport coût-utilité et, partant, l'importance de la contribution fédérale (taux de contribution) pour les différents projets d'agglomération.

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 4 points), ce qui a amené la Confédération à refuser de cofinancer lesdits projets.

Pour 24 autres, l'effet a été jugé suffisant (entre 4 et 6 points), ce qui permet d'envisager un cofinancement par la Confédération. Au final, l'effet du projet a été jugé bon (7 points et plus) pour huit projets.

Figure 8

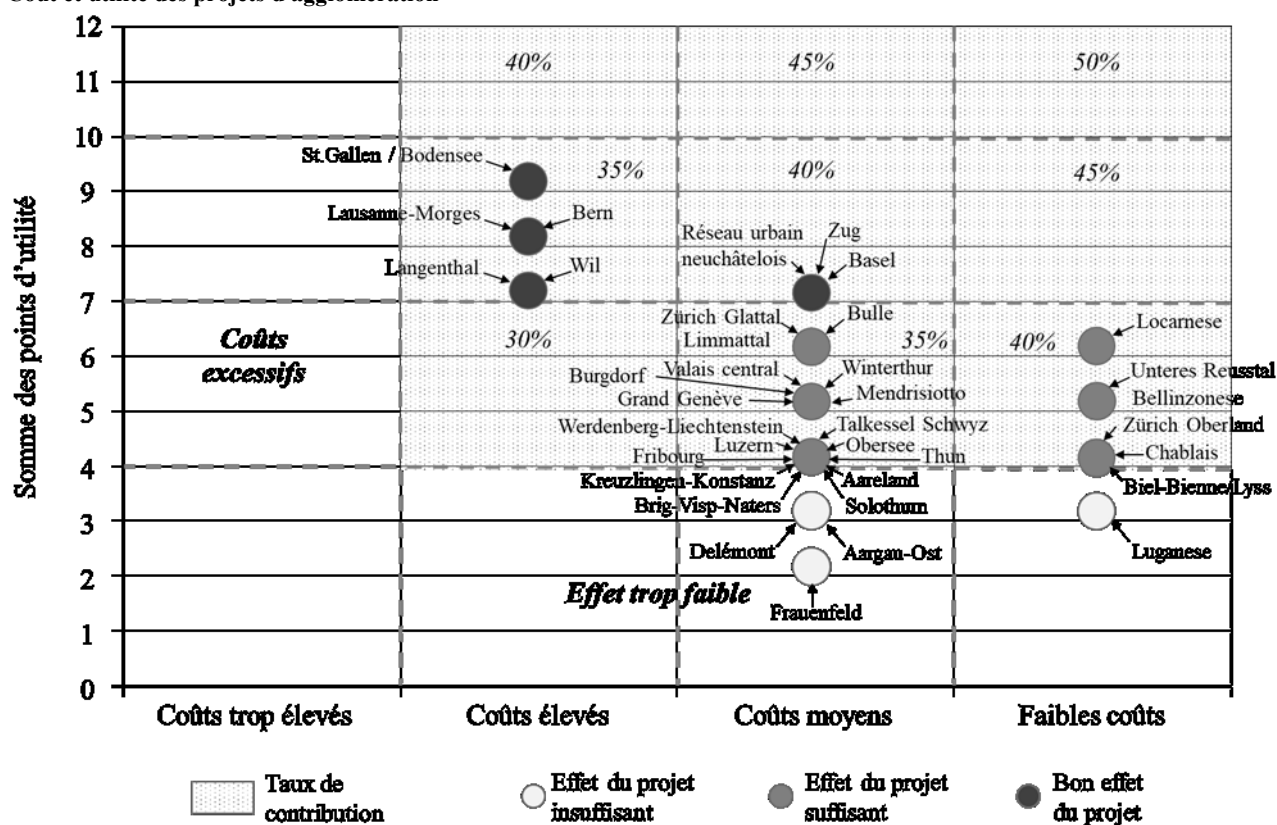
Effets des projets d'agglomération



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 l'agglomération. La plupart des projets d'agglomération présentent des coûts moyens. Sept se démarquent par des coûts inférieurs à la moyenne et six par des coûts plus élevés. Partant, huit agglomérations bénéficient de contributions fédérales de 40 % et 23 de contributions atteignant 35 %.

Figure 9

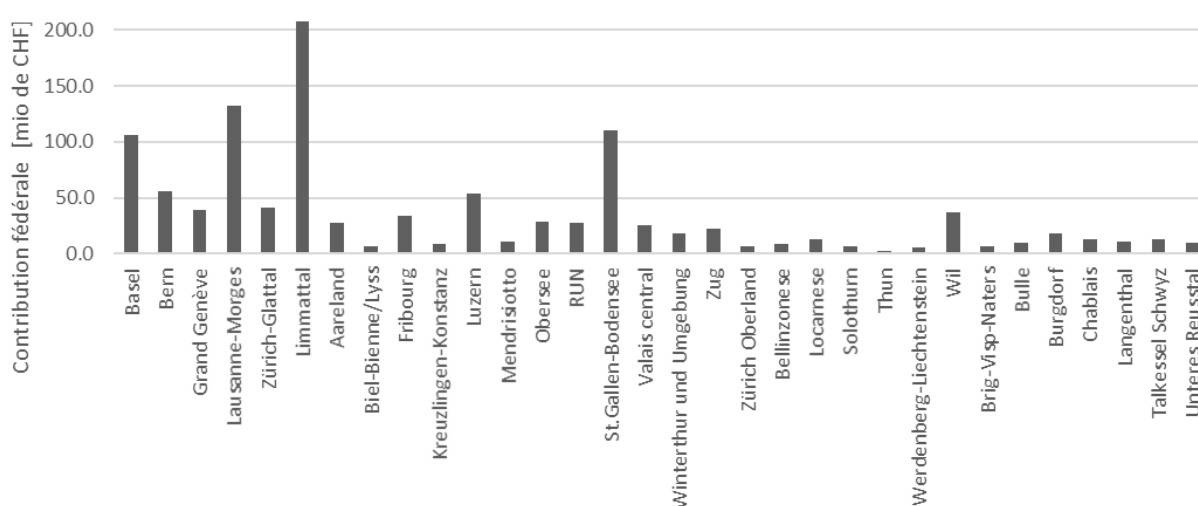
Coût et utilité des projets d'agglomération



Ces taux de contribution valent pour les mesures A de troisième génération à compter de 2019. Les agglomérations 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, même s'il est resté possible que la Confédération décide de réduire son taux de participation. S'agissant des mesures de la liste A de troisième génération, les contributions de la Confédération par projet d'agglomération sont détaillées ci-dessous.

Figure 10

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



2.4.4 Résultats du classement des mesures par priorité

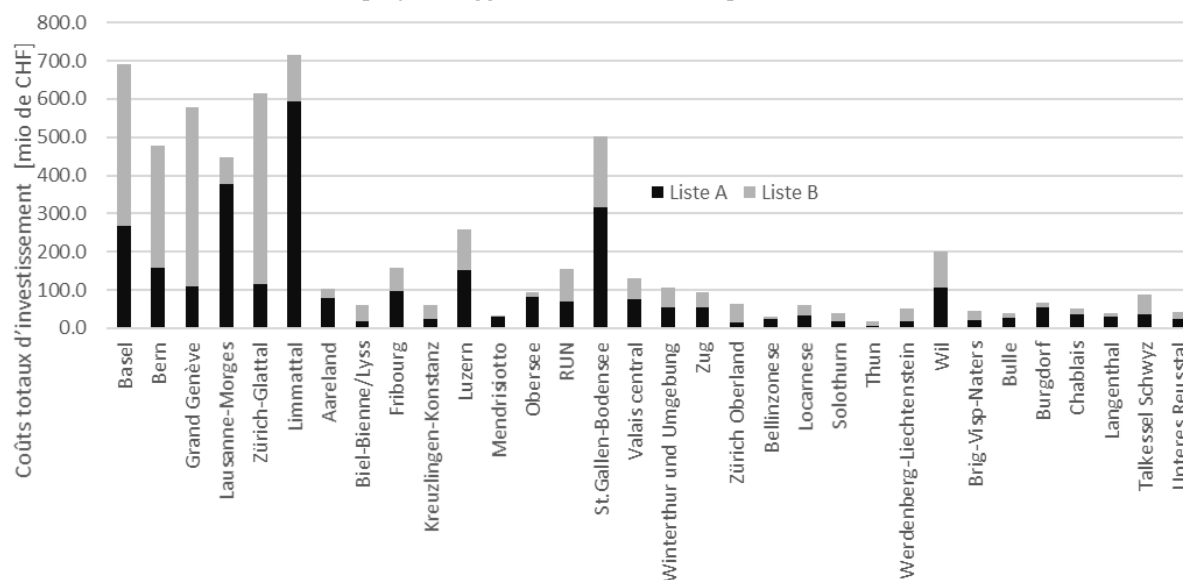
Le soutien apporté par la Confédération est axé de manière conséquente sur les mesures présentant le meilleur rapport coût-utilité lorsque sont appliqués les objectifs d'efficacité énoncés à l'art. 17d LUMin, un classement par ordre de priorité qui s'avère nécessaire du fait de la limitation des moyens disponibles. A cette occasion, il a néanmoins été tenu compte des objectifs et stratégies élaborés ainsi que des interdépendances réciproques 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 s'étaient par le passé traduites par des difficultés de mise en œuvre pour les porteurs de projet. Le classement des mesures par ordre de priorité par la Confédération a toutefois débouché sur des listes relativement équilibrées pour les deux horizons temporels. Pour certains projets d'agglomération, cela n'est pas nécessairement le cas en raison de mesures de grande taille, 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 une description des 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 pour les mesures des listes A et B

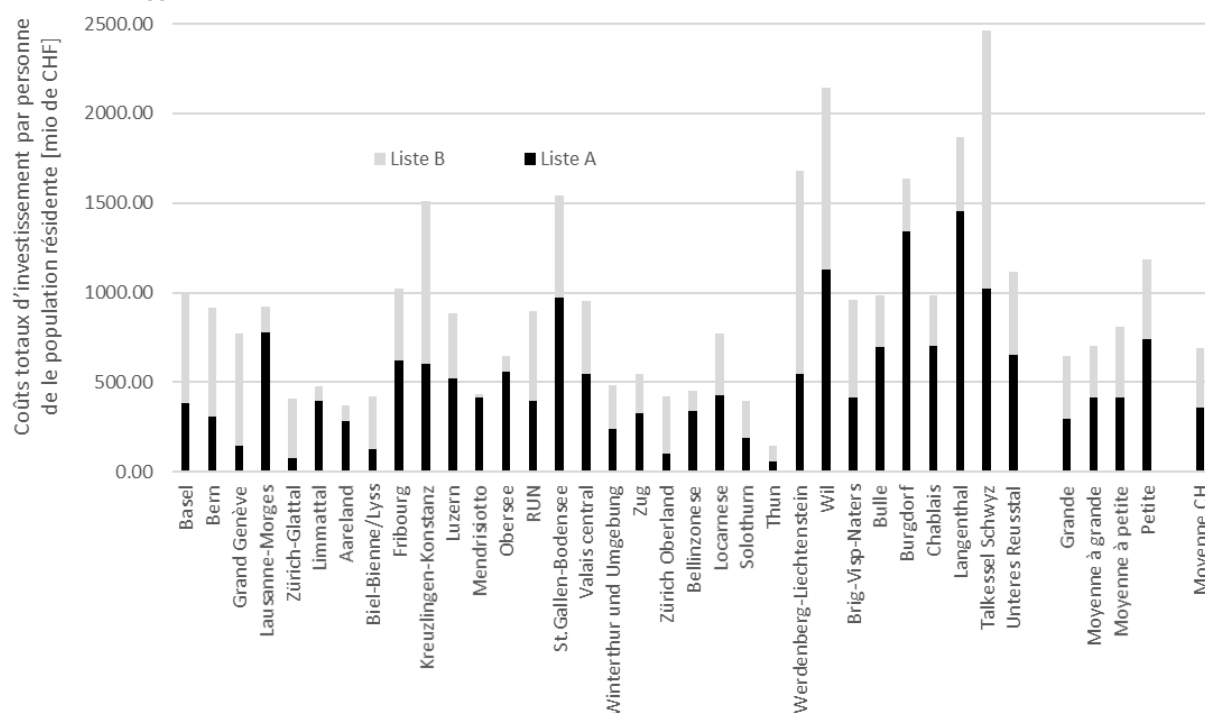


La mise en rapport des coûts totaux d'investissement avec la population et le nombre des actifs³⁹ donne une idée plus parlante de la répartition des investissements entre les différentes agglomérations.

³⁹ 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 agglomérations



Les différences relativement importantes entre les agglomérations traduisent dans la plupart des cas les besoins d'intervention 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.

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

Le présent programme en faveur du trafic d'agglomération permet de soutenir les mesures des agglomérations 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 des mesures qu'il convient de soutenir dans le cadre du trafic d'agglomération, du taux de contribution à appliquer et du montant maximal des contributions pour les mesures cofinancées au cas par cas ou de manière forfaitaire.

Taux de contribution et contribution maximale

L'arrêté fédéral fixe par agglomération 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 d'un cofinancement forfaitaire 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 au moyen de l'arrêté fédéral les crédits d'engagement pour les mesures de troisième génération présentées en liste A (voir tableau 1, colonne liste A). Dès lors, il convient 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 définitivement 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 conclue après la décision du Parlement entre les porteurs de projet et la Confédération (voir 2.7.1).

Les projets de petite taille (montant inférieur 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 sont regroupés dans des paquets et font désormais l'objet d'un cofinancement forfaitaire (mesures selon art. 21a OUMin) à l'occasion de la troisième génération. Ces contributions fédérales sont présentées dans l'arrêté fédéral TVA et renchérissement inclus et sont par conséquent mentionnés 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 cofinancées de manière forfaitaire, 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 représentées de pair avec d'autres mesures par les porteurs de projet lors 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 de près de 1,1 milliard de francs pour ce qui est de la liste A (dont 769 millions de francs pour les mesures cofinancées selon des coûts imputables⁴⁰ et 337 millions de francs pour les mesures cofinancées de manière forfaitaire⁴¹) et de 1,08 milliard de francs pour la liste B, soit un total proche de 2,18 milliards de francs pour les listes A et B rassemblées.

Tableau 1

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

Projet d'agglomération ⁴²		Liste A, contributions fédérales demandées pour validation			Liste B Projets planifiés	Total
	Taux de contribution Conf. [%]	Contribution max. Mesures selon article 21 OUMin [mio de francs, hors TVA et rench.]	Contribution max. Mesures selon article 21a OUMin [mio de francs, TVA et rench. compris]	Total Liste A [mio de francs]	Total Liste B [mio de francs]	Total Listes A et B [mio de francs]
Zürich Oberland	40	0,98	5,44	6,42	19,64	26,06
Winterthur und Umgebung	35	15,45	3,25	18,70	18,81	37,51
Zürich-Glattal	35	21,40	19,56	40,96	174,08	215,04
Limmattal	35	205,22	2,21	207,43	42,67	250,10
Langenthal	35	2,24	8,83	11,07	3,15	14,22
Bern	35	35,87	19,78	55,65	111,09	166,74
Biel-Bienne/Lyss	40	2,20	5,04	7,24	16,71	23,95
Burgdorf	35	15,15	3,60	18,75	4,12	22,87
Thun	35	2,06	0,34	2,40	3,84	6,24
Luzern	35	35,14	18,40	53,54	36,91	90,45
Unteres Reusstal	40	6,32	3,37	9,69	6,89	16,58
Zug	40	4,08	18,30	22,38	14,75	37,13
Bulle	35	2,68	7,04	9,72	4,04	13,76
Fribourg	35	30,26	3,48	33,74	21,73	55,47
Aareland	35	22,38	5,03	27,41	9,16	36,57
Solothurn	35	2,39	4,32	6,71	7,29	14,00
Basel	40	77,41	29,23	106,64	170,21	276,85
St. Gallen-Bodensee	35	58,21	52,59	110,80	64,76	175,56
Werdenberg-Liechtenstein	35	0,32	5,55	5,87	12,08	17,95
Obersee	35	20,17	8,36	28,53	4,38	32,91
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
Bellinzone	40	4,39	4,93	9,32	3,16	12,48
Locarnese	40	6,93	6,61	13,54	10,85	24,39
Mendrisiotto	35	1,71	8,91	10,62	0,47	11,09
Lausanne-Morges	35	117,67	14,40	132,07	23,99	156,06
Brig-Visp-Naters	35	2,45	4,52	6,97	9,19	16,16
Chablais	35	9,78	3,39	13,17	5,19	18,36
Valais central	35	7,83	18,30	26,13	19,36	45,49
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	40	8,50	18,89	27,39	34,79	62,18
Grand Genève	35	23,48	15,32	38,80	163,12	201,92
Talkessel Schwyz	35	4,81	7,82	12,63	17,76	30,39
Total		769,83	349,91	1119,74	1080,36	2200,10

L'annexe 2 présente les listes avec aperçus 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 le rapport d'examen détaillé (comparaisons transversales comprises) sont élaborés par agglomération et ont été mis à la disposition des agglomérations.

⁴⁰ Mesures selon l'article 21 OUMin

⁴¹ Mesures selon l'article 21a OUMin

⁴² L'ordre des projets d'agglomération dans la liste ci-après est fonction de la numérotation de l'Office fédéral de la statistique.

2.6 Aperçu sur 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

	Première génération		Deuxième génération		Troisième génération	
Région	Soumis	Cofinancé	Soumis	Cofinancé	Soumis	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 (Zürich, Genève, Bâle, Lausanne et Berne) qui captent 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 [mio de CHF ^A]	Taux de contribution [%]	Contribution fédérale maximale [mio de CHF ^B]	Taux de contribution [%]	Contribution fédérale maximale [mio de CHF ^B]	Contribution fédérale maximale [mio de CHF ^C]
Grandes agglomérations							
Basel	40	107	35	93	40	86	285
Bern	35	56	35	305	35	149	509
Grand Genève	35	39	40	204	40	186	429
Lausanne-Morges	35	132	35	185	40	165	483
Zürich* ^o	35	248	35	176	44	404	828
Agglomérations moyennes							
Aareland	35	27	40	59	40	32	118
Aargau-Ost	aucune contr.	0	35	49	40	56	105
Bellinzonese	40	9	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	34	40	23	aucune contr.	0	57
Kreuzlingen-Konstanz	35	9	35	5	aucun PA		14
Locarnese	40	14	40	12	aucun PA		25
Luganese	aucune contr.	0	35	31	30	27	59
Luzern	35	54	35	32	35	46	132
Mendrisiotto	35	11	35	10	35	19	40
Obersee	35	29	40	29	30	11	69
Réseau urbain neuchâtelois	40	27	30	17	35	17	61
Riviera	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	111	40	79	40	74	264
Thun	35	2	35	10	40	45	58
Valais central ^{oo}	35	26	40	29	aucun PA		55
Werdenberg-Liechtenstein	35	6	35	8	aucun PA		14
Wil	35	37	40	24	aucune contr.	0	61
Winterthur und Umgebung ^o	35	19	40	110	part PA Zürich		129
Zug	40	22	35	21	40	63	106
Zürich Oberland	40	6	40	33	aucun PA		39
Petites agglomérations							
Brig-Visp-Naters	35	7	35	20	40	5	32
Bulle	35	10	aucun PA		35	9	19
Burgdorf	35	19	40	6	40	4	28
Chablais	35	13	30	3	aucun PA		16
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	40	10	aucun PA		aucun PA		10
Yverdon	aucun PA		35	11	35	17	28
	Total 3 ^e G.	1120	Total 2 ^e G.	1699	Total 1 ^{re} G.	1511	Total GI-3: 4330

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

^o Lors de la première génération, le PA Winterthur faisait partie du PA Zürich.

^{oo} 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'octobre 2016, somme mixte issue de montants hors TVA et renchérissement (mesures selon article 21 OUMin) et avec TVA et renchérissement (mesures selon article 21a OUMin).

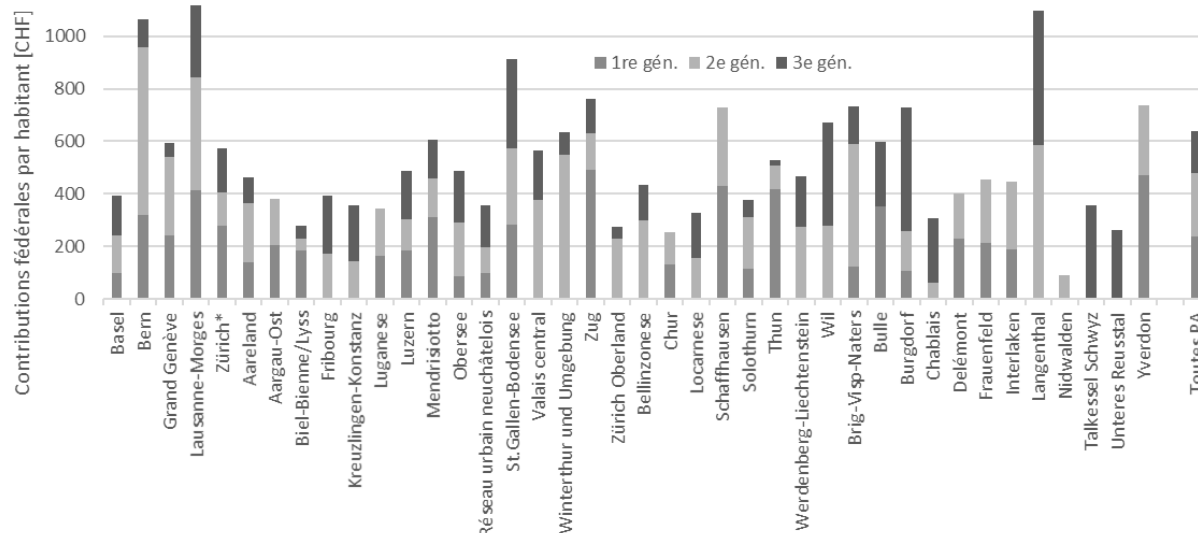
^B Montants totaux première et deuxième générations : niveau de prix d'octobre 2005, montants hors TVA et renchérissement

^C Montants totaux toutes générations : total purement informatif car les niveaux de prix sont différents et les montants sommés sont avec ou sans TVA et ne tiennent pas compte du renchérissement

Si on compare les contributions fédérales pour toutes les générations avec le nombre des habitants et des actifs, il apparaît que les agglomérations petites à moyennes ont elles aussi reçu des contributions par habitant élevées.

Figure 13

Contributions fédérales pour toutes les générations par rapport au nombre d'habitants et d'actifs⁴³



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

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 permet aux projets d'agglomération présentant des (paquets de) mesures bien coordonné(e)s de bénéficier de contributions fédérales plus importantes. 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 faibles ou que les mesures ont été reclassées en liste B.

⁴³ Par rapport au nombre d'habitants et à 50% des actifs.

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

2.7.1 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 porteurs de projet⁴⁴. 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 ensembles de mesures à mettre en œuvre, le calendrier, la contribution fédérale, les exigences liées aux 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 échéances⁴⁵.

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 sont exclues de cette réserve)⁴⁶. Si les travaux de construction d'une mesure ne sont pas lancés dans les délais, le droit à contribution fédérale expire pour la génération concernée. 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.

2.7.2 Conventions de financement

Sur la base de l'accord sur les prestations et du résultat de l'examen des mesures par les autorités compétentes⁴⁷, l'OFROU arrête avec les porteurs de projets les modalités de versement pour toutes les mesures A prêtes à être construites et financées dans le cadre d'une convention de financement⁴⁸.

Désormais, les mesures relevant des catégories mobilité douce, valorisation et sécurité des espaces routiers (concepts d'exploitation et d'aménagement) et gestion du trafic ne dépassant pas cinq millions de francs suisses sont regroupées dans des paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires et une seule convention de financement comprenant déjà la TVA et le renchérissement est signée pour chacune de ces catégories de mesures⁴⁹. Cela facilite grandement l'administration, tant du côté des porteurs de projet que de la Confédération. Les mesures financées par une contribution fédérale forfaitaire n'ont pas à être prêtes à être construites 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 porteurs de projet disposent en outre d'une plus grande flexibilité dans la réalisation et l'adaptation desdites mesures.

2.8 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 – notamment les financements non garantis – 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, du fait de la création du FORTA, un instrument permanent de planification, un nouveau bond qualitatif est attendu pour les prochaines générations. Cela concerne notamment la cohérence entre générations de projets d'agglomération, si bien qu'il est possible, lors de la révision des projets, 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 restants ou apparus dans l'intervalle dans les agglomérations.

Aux yeux de la Confédération, il est dès lors important que soient déposés sur la liste A des générations à venir les projets intégrés dans une conception globale faisant sens, présentant la maturité nécessaire en termes de construction et de planification et pouvant par conséquent être mis en œuvre au cours des années suivantes.

L'adaptation de l'OUMin⁵⁰ constitue déjà une étape importante en vue de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération. Le cercle des villes et agglomérations pouvant prétendre 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. Le développement de la méthodologie de détermination des coûts standardisés comme base pour les mesures cofinancées de manière forfaitaire se poursuit. Et, dans le même ordre d'idées, un financement forfaitaire par la Confédération devrait être possible 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 approfondi dans le cadre d'un contrôle systématique des effets. Celui-ci se fera sur la base des indicateurs « Monitoring et

⁴⁴ Art. 24, al. 1, OUMin

⁴⁵ Art. 24, al. 2, OUMin

⁴⁶ Art. 17e, al. 2, LUMin ; art. 23a OUMin

⁴⁷ 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 6 octobre 1966 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.

⁴⁸ Art. 24, al. 4, OUMin

⁴⁹ Art. 21a OUMin

⁵⁰ OUMin (RS 725.116.21)

controlling des projets d'agglomération » (indicateurs MOCA)⁵¹, qui sont actualisés de manière périodique sous la supervision de la Confédération.

Ces processus seront également l'occasion d'un réexamen des bases conceptionnelles relatives à la configuration future du programme en faveur du trafic d'agglomération.

2.9 Aperçu sur les précédentes générations du programme en faveur du trafic d'agglomération

Aux débuts de ce dernier, un paquet de projets urgents arrivés à maturité avait en fait été validé de pair avec l'acceptation de la LFInfr, puis s'en étaient suivies les deux premières générations des 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'agglomération⁵². 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.

	Contribution fédérale accordée	Conventions de financement conclues (31.12.2016)	Non réalisable ⁵³ (31.12.2016)
Projets urgents	2,56 milliards de francs	2,53 milliards de francs ⁵⁴	0,03 milliard de francs
PTA 1 ^{re} génération	1,51 milliard de francs	0,80 milliard de francs	
PTA 2 ^e génération	1,70 milliard de francs	0,18 milliard de francs	
Total	Crédit restant 0,23 milliard de francs	Conventions de financement encore en suspens 2,23 milliards de francs	

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 2,23 milliards 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 votation 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. 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 construites ou par la sous-estimation, dans le cas de certains projets, des processus politiques et de planification. La première génération des 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 débiter 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 petite ampleur dans certaines catégories de mesures (voir ch. 2.2.2).

⁵¹ ARE (2009), Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

⁵² Tous les crédits d'engagement du FI sont exprimés selon le niveau de prix d'octobre 2005.

⁵³ Renonciation aux projets en raison de votations populaires ou restitution des fonds par les promoteurs de projet

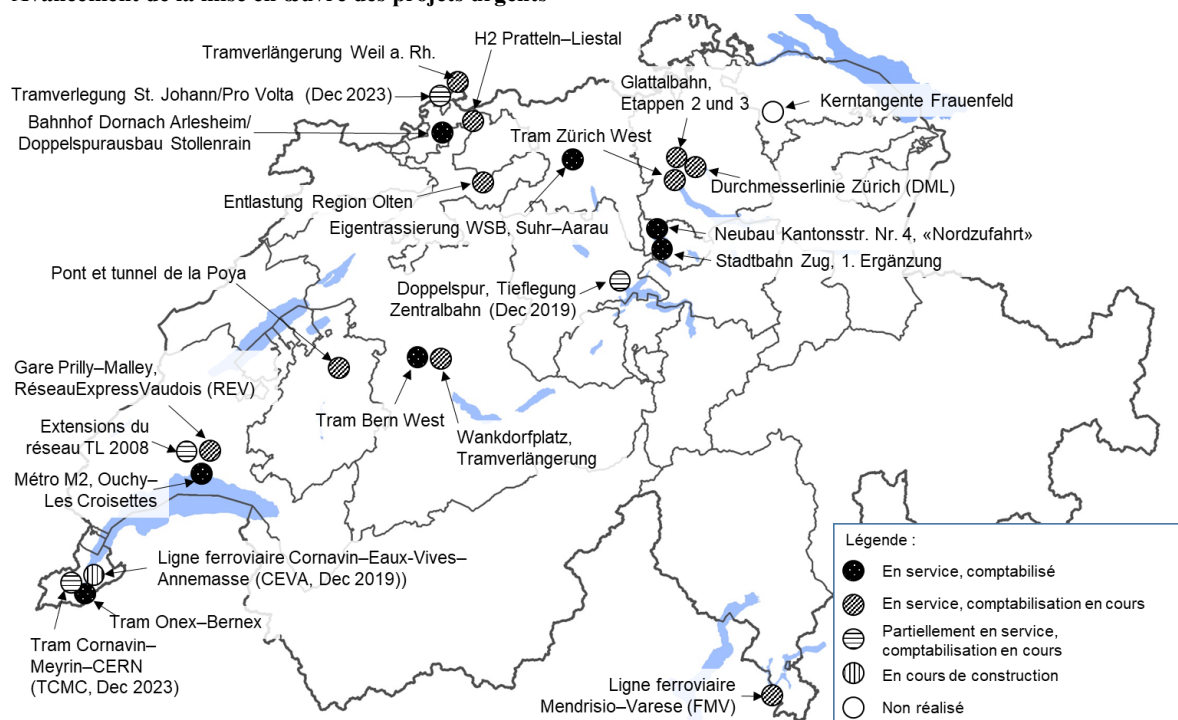
⁵⁴ Pour les projets urgents, des dispositions ont été émises en lieu et place de conventions de financement.

2.9.1 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'agglomération⁵⁵ 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, et ce en raison d'un rejet en votation populaire.

Figure 14

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.

⁵⁵ Arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure ; FF 2007 8019

2.9.2 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 génération⁵⁶.

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 Zürich 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 Zürich avec les générations futures en matière de coûts, d'autant que ce projet a ensuite été scindé en trois : Zürich Glattal, Zürich 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 porteurs de projet d'agglomération cofinancés. Pour les différentes mesures individuelles et pour les paquets de mesures, il a ensuite été possible de conclure, pour les mesures prêtes à être construites et à être financées, les conventions de financement entre les maîtres d'ouvrage responsables et les offices fédéraux responsables que sont l'OFROU et l'OFT. La conclusion de 282 conventions de financement au 31 décembre 2016 (OFROU : 264 conventions pour un total de 315 millions de francs ; OFT : 18 conventions pour un total de 484 millions de francs) a permis de mettre sous toit une contribution fédérale de 799 millions de francs (niveau des prix : octobre 2005, hors TVA et renchérissement), ce qui correspond à presque 53 % 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 construites au moment de leur dépôt.

De début 2011 à fin 2016, les agglomérations ont pu demander à la Confédération 667 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 du tiers du crédit.

L'état d'utilisation des fonds fédéraux par agglomération sont présentés en annexe 1.3.

2.9.3 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 génération⁵⁷.

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 porteurs de projet.

Pour les différentes mesures individuelles et pour les paquets de mesures conformément aux accords sur les prestations, il a ensuite été possible de conclure les conventions de financement entre les maîtres d'ouvrage responsables et les offices fédéraux responsables que sont l'OFROU et l'OFT pour les mesures prêtes à être construites et à être financées. Par la conclusion de 107 conventions de financement au 31 décembre 2016 (OFROU : 101 conventions pour un total de 81 millions de francs ; OFT : 6 conventions pour un total de 101 millions de francs) la Confédération s'est engagée à une contribution fédérale de 182 millions de francs (niveau des prix : octobre 2005, hors TVA et renchérissement), ce qui correspond à presque 11 % de l'ensemble des crédits octroyés au titre des projets d'agglomération de deuxième génération.

De début 2015 à fin 2016, les agglomérations ont pu obtenir de la Confédération 65 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 deuxième génération, ce qui correspond à un peu moins de 5 % du crédit. La mise en œuvre des mesures de deuxième génération n'en est qu'à ses débuts en termes de financement. L'horizon A de la deuxième génération n'est par ailleurs fixé qu'à fin 2018, toutefois, en comparaison avec la première génération, la mise en œuvre est plus avancée.

L'état d'utilisation des fonds fédéraux par agglomération sont présentés en annexe 1.3.

⁵⁶ 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

⁵⁷ 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

3 Commentaires sur les dispositions individuelles du projet mis en consultation relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération (troisième génération)

Art. 1

Cette disposition permet d'autoriser les crédits d'engagement selon l'art. 7, let. b de la loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération pour ce qui est des mesures de la liste A de troisième génération.

Les mesures selon l'art. 21 OUMin (cofinancées sur la base des coûts imputables) sont approuvées hors TVA et renchérissement.

Les petites mesures regroupées dans des paquets dans des catégories distinctes selon l'art. 21a OUMin (financement forfaitaire) sont en revanche indiquées TVA et renchérissement compris, ce qui autorise d'importantes simplifications dans l'administration de ces petites mesures par rapport au processus précédent (voir chapitre 2.2.2).

Art. 2

Le Conseil fédéral peut augmenter le crédit d'engagement selon l'art. 1, let. a, du renchérissement attesté et de la TVA.

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, qui 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 petite 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 auquel elle fait référence fixent par projet d'agglomération le taux de contribution, la contribution maximale de la Confédération aux mesures selon l'art. 21 OUMin (niveau de prix d'octobre 2016, hors TVA et renchérissement) et la contribution maximale aux mesures selon l'art. 21a OUMin (niveau de prix d'octobre 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 en annexe).

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 les (jusqu'à) trois paquets de mesures de petite ampleur. Il n'est pas possible de dépasser la contribution maximale fixée par paquet (voir listes en annexe).

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

Art. 4

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

3.1 Traitement des interventions parlementaires

Aucune intervention parlementaire liée au programme en faveur du trafic d'agglomération n'est pour l'heure en suspens.

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 9-12 % 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 2021, les dépenses annuelles prévues au titre du trafic d'agglomération passent de 291 à 413 millions de francs, ce qui est entre autres à mettre sur le fait que des projets de première génération ont été retardés, ce qui s'est traduit les années précédentes par des sorties moindres en provenance du fonds d'infrastructure, et devraient désormais entrer en phase de réalisation (p. ex. étape 1 sur 3 de la Limmattalbahn, 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.

Les réserves du FORTA devraient évoluer comme suit d'ici 2023 :⁵⁸

mio de fr.	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Versements du fonds	3156	2956	3081	2867	2887	2871
- Sorties trafic d'aggl.	291	397	440	413	381	466
- Sorties routes nationales	2301	2479	2717	2966	3059	3110
Total des sorties	2592	2876	3157	3379	3440	3576
Réserves du fonds	2309	2389	2313	1801	1247	542

Sur la durée de planification, le financement des prélèvements prévus issus du FORTA en faveur du trafic d'agglomération et des routes nationales est de la sorte assuré. Les réserves du fonds étant susceptibles de baisser aux alentours du plancher de 500 millions de francs, il conviendra d'examiner en temps utile un relèvement de la surtaxe sur les huiles minérales⁵⁹.

4.1.2 Conséquences sur le personnel

Avec le FORTA, le programme en faveur du trafic d'agglomération est devenu un outil permanent. Jusqu'ici, les déficits en personnel ont pu être surmontés grâce à différentes embauches à durée limitée (2 EPT 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 et continuer à développer le programme en faveur du trafic d'agglomération alors que l'environnement est en perpétuel changement impliquent des ressources suffisantes et pérennes en personnel. De ce fait et afin de garantir la cohérence nécessaire tant en termes de contenu que de personnel, il convient, en lieu et place de la solution à durée limitée pendant la phase d'examen jusqu'ici retenue, de mettre à disposition deux EPT supplémentaires à durée indéterminée au sein de l'ARE à partir de 2019. Si cela ne se faisait pas, il pourrait s'ensuivre des retards dans le traitement des processus en collaboration avec les agglomérations ainsi que des surcharges de travail auxquels le personnel ne pourrait pas faire face durant la phase de préparation et d'examen. En outre, le développement ultérieur et les planifications destinées à simplifier le processus d'examen ne pourraient être effectués que dans une mesure insuffisante. Avec la dotation en personnel dont il dispose actuellement, l'ARE n'est pas en mesure de faire face aux besoins.

4.2 Conséquences sur les cantons, les communes, 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 mis en consultation 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 1,12 milliard de francs et permet de générer un volume total d'investissements de près de 3,13 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 2,01 milliard de francs.

⁵⁸ Chiffres selon le message du Conseil fédéral du 23 août 2017 concernant le budget 2018 assorti d'un plan intégré des tâches et des finances pour la période 2019 à 2021, tome 1, page 152 ; simulation FORTA 2022 et 2023.

⁵⁹ Voir à ce sujet l'art. 13, al. 4, LFORTA.

Les cantons, villes et communes 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 petite ampleur de certaines catégories de mesures (voir 2.2.2) va simplifier la tâche de l'administration. L'application de ces forfaits offre qui plus est davantage de flexibilité aux porteurs de projet 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 porteurs de projet.

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 pour l'économie

Nécessité et possibilité d'intervention étatique

Les villes et agglomérations suisses souffrent de plus en plus des problèmes générés par le trafic. En de nombreux endroits, elles sont marquées par des volumes élevés de transport, par de fortes immissions sonores et de polluants et par des 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 de bon à très bon et 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 sociétaux

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'arrêté fédéral a en outre pour conséquence directe d'entraîner pour le secteur de la construction un investissement global de près de 3,13 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. Or, les investissements proposés par le présent projet mis en consultation vont 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 calée 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 pour la société

Le présent projet mis en consultation 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 attractives 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 de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et une diminution du mitage du paysage, le présent projet mis en consultation contribue également à la qualité de vie des habitants dans l'ensemble de la Suisse.

Juste, axée sur les effets et visant à garantir 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 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 un exercice plus durable de la mobilité en termes d'utilisation des sols, de consommation d'énergie et 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 l'atteinte des objectifs climatiques fixés par la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂⁶⁰ 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).

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'un concept global, 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 se faisant au sein des agglomérations.

Inversement, l'aménagement des infrastructures nationales de transport va augmenter la pression de transport dans les agglomérations. Si bien qu'au-delà des mesures prévues, il ne sera pas possible sans mesures d'accompagnement (p. ex. déviation du trafic, Mobility Pricing destiné à lisser les pointes de trafic) d'éviter toutes les surcharges des systèmes régionaux de transport dans les agglomérations.

4.7 Lien avec le programme de la législature

Le projet mis en consultation n'est pas annoncé dans le message du 27 janvier 2016⁶¹ sur le programme de la législature 2015 à 2019.

4.8 Lien avec les stratégies nationales du Conseil fédéral

Le programme en faveur du trafic d'agglomération tient compte du Projet de territoire⁶² Suisse et est coordonné avec le PRODES routes nationales et le PRODES infrastructure ferroviaire.

⁶⁰ RS 641.71

⁶¹ FF 2016 1099.

⁶² Conseil fédéral suisse, CdC, DTAP, UVS, ACS (2012) : Projet de territoire Suisse. Version remaniée, Berne

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois

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

L'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2019 (troisième génération) s'appuie sur l'art. 5, al. 1, let. b, et sur l'art. 7, let. b, LFORTA. Celui-ci précise que le Conseil fédéral demande en règle générale tous les quatre ans à l'Assemblée fédérale un crédit d'engagement pour les contributions aux mesures d'amélioration du trafic d'agglomération pour la période suivante. 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).

5.2 Compatibilité avec les engagements internationaux de la Suisse

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 couvert 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 projet 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 intégré de façon appropriée dans l'entité responsable.⁶³

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

5.3 Forme de l'acte à adopter

D'après l'art. 163, al. 2, de la Constitution fédérale, les actes non législatifs sont, à l'image de l'arrêté fédéral, qualifiés d'actes simples non soumis au référendum.

5.4 Assujettissement au 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 explique l'assujettissement de l'art. 1, let. a et b de l'arrêté fédéral au frein aux dépenses.

5.5 Respect des principes de la loi sur les subventions

Les dispositions de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions⁶⁴ s'appliquent de manière subsidiaire au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (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 chapitre 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 chapitre 2.2.1 « 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 porteurs des projets règle l'utilisation ordinaire des fonds (description au chapitre 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 porteurs de projet 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.

⁶³ FF 2006 753 782

⁶⁴ RS 616.1

Liste des abréviations

AFF	Administration fédérale des finances
ARE	Office fédéral du développement territorial
CE	Critère d'efficacité
CMO	Critère de mise en œuvre
Cst.	Constitution fédérale
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
FAIF	Message portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FF	Feuille fédérale
FInFer	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
FSCR	Financement spécial pour la circulation routière
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
LFInfr	Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (sur le fonds d'infrastructure) ; RS 725.13
LFORTA	Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération ; RS 725.13 , FF 2017 3199
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière ; RS 725.116.2
MD	Déplacements à pied et à vélo (mobilité douce)
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OUMin	Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière ; RS 725.116.21
PA	Projet d'agglomération
PRODES-F	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
PRODES-R	Programme de développement stratégique des routes nationales
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération
RPLP	Redevance poids lourds liée aux prestations
RPT	Réforme du 3 octobre 2003 de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons
TIM	Trafic individuel motorisé
TP	Transports publics
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée

Annexes

Annexe 1 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 31.12.2016)
a. Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn	En service, comptabilisation 2018
b. Ligne ferroviaire entre Mendrisio–Varese (FMV)	En service, comptabilisation 2018
c. Ligne ferroviaire 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 31.12.2016)
a. ZH Glattalbahn, Etappen 2 und 3	Etape 2 en service et comptabilisée; Etape 3 en service, comptabilisation 2017
b. ZH Tram Zürich West	En service, comptabilisation 2019
c. BE Tram Bern West	En service et comptabilisé
d. BE Wankdorfplatz, Tramverlängerung	En service, fin du projet en 2013
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, comptabilisation 2013
h. FR Pont et tunnel de la Poya	En service, fin du projet en 2017
i. SO Entlastung Region Olten	En service, fin du projet en 2020
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
l. BL Bahnhof Dornach Arlesheim/ Doppelspurausbau Stollenrain	En service et comptabilisé
m. BL H2 Pratteln–Liestal	En service, comptabilisation 2017
n. AG Eigentrassierung 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, RéseauExpressVaudois (REV)	En service, comptabilisation 2017
r. VD Durch TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	Partiellement en service, comptabilisation 2018
s. GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	Partiellement en service et comptabilisé, En service en Décembre 2023, comptabilisation 2024
t. GE Tram Onex–Bernex	En service et comptabilisé

Tableau A1-3

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

(Niveau des prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement)

Projet d'agglomération	Taux de contrib. Conf. [%]	Liste A Contrib. féd. [en mio de CHF]	Contrib. féd. versées [en mio de CHF]
Zürich			
– dringliche Projekte	50	282,33	
– Programm	35	121,42	369,08
Bern	35	148,93	21,24
Biel/Bienne	40	20,88	3,10
Burgdorf	40	3,74	2,51
Interlaken	40	5,14	2,98
Thun	40	45,22	17,74
Luzern	35	45,90	27,21
Zug	40	63,20	13,50
Bulle	35	9,27	1,20
Aareland	40	32,24	6,42
Solothurn	40	10,40	6,30
Basel	40	85,70	18,65
Schaffhausen	40	33,78	16,61
St.Gallen/Arbon–Rorschach	40	74,37	43,93
Obersee	30	11,00	1,44
Chur	40	11,07	3,61
Aargau-Ost	40	55,66	20,24
Frauenfeld	35	7,51	1,09
Lugano	30	27,45	3,59
Mendrisiotto	35	19,40	4,42
Lausanne–Morges	40	164,96	9,72
Yverdon	35	17,25	0,73
Brig–Visp–Naters	40	4,85	1,82
Réseau urbain neuchâtelois	35	16,97	3,85
Grand Genève	40	186,05	64,62
Delémont	40	5,93	1,54
Total		1510,62	667,13

Tableau A1-4

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

(Niveau des prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement)

Projet d'agglomération	Taux de contrib. Conf. [%]	Liste A Contrib. féd. [en mio de CHF]	Contrib. féd. versées [en mio de CHF]
Zürcher Oberland	40	33,02	0,21
Winterthur	40	109,81	13,00
Zürich Glatttal	35	92,92	15,64
Limmattal	35	82,91	0,00
Langenthal	35	11,89	0,00
Bern	35	304,62	1,47
Biel/Bienne	30	5,76	0,00
Burgdorf	40	5,74	0,00
Thun	35	10,42	0,18
Interlaken	35	7,28	0,00
Luzern	35	32,26	0,59
Nidwalden	40	3,53	0,03
Zug	35	20,50	0,07
Fribourg	40	23,24	0,00
Aareland	40	58,52	3,79
Solothurn	35	18,84	0,35
Basel	35	92,78	11,65
Schaffhausen	40	24,94	0,00
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	78,85	1,76
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	0,30
Obersee	40	29,07	4,19
Wil	40	23,98	0,81
Chur	40	10,93	1,61
Aargau-Ost	35	49,11	5,39
Frauenfeld	35	9,52	0,00
Kreuzlingen-Konstanz	35	5,27	0,00
Bellinzona	40	18,60	0,35
Locarno	40	11,66	0,00
Lugano	35	31,23	0,00
Mendrisiotto	35	9,85	0,18
Lausanne-Morges	35	185,48	0,62
Yverdon	35	10,94	1,10
Chablais	30	2,90	0,00
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	1,43
Delémont	35	4,80	0,00
Total		1699,34	64,99

Annexe 2 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. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Neues Bustrasse (Fortsetzung Querung Grütze)	3.94	35	1.38
	Winterthur - Elektrifizierung städtisches Busnetz	7.88	35	2.76
Limmattal	Kantone Zürich und Aargau - Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren - Killwangen)	539.37	35	188.78
Bern	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwaben	65.33	35	22.87
Luzern	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie 12	6.95	35	2.43
	Verlängerung Linie 1 Bahnhof Ebikon bis Mall of Switzerland	3.97	35	1.39
	Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte	3.97	35	1.39
	Kriens/Ebikon, Optimierung 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
	K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord - Kreisel Bösfeld	5.94	35	2.08
	K15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse	4.41	35	1.54
	K65, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.)	2.71	35	0.95
	K65c, Buchrain, Knoten Einmündung Gde.strasse bei Kanalbr.	4.01	35	1.40
	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
Zug	Ausbau/Erweiterung Bushaltestelleninfrastrukturen im erweiterten Agglomerationsperimeter	4.96	40	1.98
	Massnahmenpaket Buspriorisierung - TM4	1.98	40	0.79
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	0.7	35	0.25
	Création des infrastructures pour un nouveau terminus à Windig pour la ligne TP n° 6	0.46	35	0.16
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
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-	St.Gallen, Kapazitätsausbau Mühlegg-Bahn	2.78	35	0.97
Bodensee	Ausstattung von öV-Haltestellen	7.22	35	2.53

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
	St.Gallen, Elektrifizierung Buslinie Wittenbach - Abtwil	9.26	35	3.24
	St.Gallen, Eigentassierung (3. Teil)	15.28	35	5.35
Werdenberg- Liechtenstein	Umsteigeknoten 1. Priorität - Sevelen Bahnhof	0.35	35	0.12
Obersee	Busanbindung Zentrumsentwicklung Wolfhausen (Bubikon)	0.60	35	0.21
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 Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen (neu)	0.49	35	0.17
Bellinzone	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
Mendrisiotto	Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia	4.88	35	1.71
Lausanne-	Le Mont, Lausanne / Prolongement de la ligne tl 22	0.80	35	0.28
Morges	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
	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	35	0.25
Chablais	Développement du réseau de bus d'agglomération: tout sauf les communes de Ollon et Bex	1.62	35	0.57
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	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
	Elargissement de la chaussée à l'avenue des Pâquiers 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
Talkessel Schwyz	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (1. Etappe)	1.19	35	0.42
Total		1123.34		395.67

Tableau A2-2

Liste des mesures - Priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Zürich-Glattal	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe	22.66	35	7.93
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe	4.93	35	1.73
	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	295.57	35	103.45
	Zürich - Elektrifizierung Buslinien 69 und 80	46.31	35	16.21
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
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3b	14.7	35	5.15
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	21.8	35	7.63
	K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern - Schachenweid	2.88	35	1.01
	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
	Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz	2.98	40	1.19
	Massnahmenpaket Buspriorisierung - TM1 und TM2	5.56	40	2.22
Fribourg	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
	öV-Korridor Bachgraben	7.03	40	2.81
	Tram Salina Raurica	175.00	40	70.00
Kreuzlingen-	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0.88	35	0.31
Konstanz	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0.78	35	0.27
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
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

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
	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 Grand-Saconnex - aéroport : section route de Ferney - route François-Peyrot - aéroport	42.58	35	14.9
	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	59.51	35	20.83
	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
	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	Neue Regionalbuslinie Brunnen - Schwyz	0.66	35	0.23
Schwyz	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (2. Etappe)	0.79	35	0.28
Total		1230.98		448.13

Annexe 2.2 Transport individuel motorisé

Tableau A2-3

Liste des mesures selon art. 21 OUMin - Priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib Conf. [%]	Contrib. féd. [mio 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	35	3.57
	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A - Teil Dübendorf - Überlandstrasse	7.65	35	2.68
	Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord - Teil Ausbau Knoten	6.31	35	2.21
Limmattal	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
	Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	3.88	35	1.36
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3a	8.30	35	2.91
Burgdorf	Verkehrssanierung Burgdorf - Verkehrsmanagement	13.35	35	4.67
	Verkehrssanierung Burgdorf - Sanierung Strasse	29.69	35	10.39
Thun	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstrasse / Seefeldstrasse / Klosestrasse	1.03	35	0.36
	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	2.37	35	0.83
	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos - Autobahnanschluss	2.49	35	0.87
Luzern	Entschärfung Unfallschwerpunkte	10.00	35	3.50
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
	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
	Aarau, BGK Entfelderstrasse	7.40	35	2.59
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
	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	28.38	40	11.35
	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	2.30	40	0.92
	Laufen, Verlegung Naustrasse	18.59	40	7.44
	Basel: Heuwaage-Binningerstrasse	6.63	40	2.65
	Basel: Freiburgerstrasse	7.17	40	2.87
	Rheinfelden: Entflechtung öV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	2.26	40	0.9
	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	3.39	40	1.36

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA.	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
	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
	Herisau, Sanierung Schwänli-Kreisel	4.63	35	1.62
	St.Gallen, Stadtraum Platztor	3.06	35	1.07
	Rorschach, VSM Stufe 2 (FlaMa Witen)	9.26	35	3.24
Werdenberg-Liechtenstein	Sanierung Unfallhäufungsstellen Region Werdenberg - Burstiriet, Knoten Gemeindestrassen	0.57	35	0.20
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, Sirmach	1.30	35	0.46
	BGK Zürcherstrasse West und Wilerstrasse (Abschnitt Kreisel Dreibrunnenallee 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
Bellinzone	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
Brig-Visp-Naters	Umgestaltung Knoten West "Dennerkreisel", Brig-Glis	0.80	35	0.28
	Erschliessung Spital-Neubau / Quartier Saltina, Brig-Glis	3.45	35	1.21
	Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne - Bitsch Ortsdurchfahrt	2.04	35	0.71
Chablais	Réaménagement du centre-ville de Monthey	4.95	35	1.73
	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	9.03	35	3.16
Valais central	Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché (connexion ouest)	3.88	35	1.36
	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, 1ère 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
	Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport : section route de Ferney - Voies-des-Traz – aéroport	5.87	35	2.05
Talkessel Schwyz	BGK Schwyzstrasse	3.11	35	1.09
Total		590.49		211.94

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. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise; Contrib. max.
Zürich Oberland	Paket VM A-Liste	0.90	40	0.36
Zürich-Glattal	Paket VM A-Liste	1.91	35	0.67
Luzern	Paket VM A-Liste	8.71	35	3.05
Bulle	Paket VM A-Liste	1.83	35	0.64
Fribourg	Paket VM A-Liste	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	Paket VM A-Liste	4.25	40	1.70
Lausanne- Morges	Paket VM A-Liste	0.97	35	0.34
Valais central	Paket VM A-Liste	5.69	35	1.99
Total		33.83		12.10

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. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio 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	15.57	35	5.45
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	9.60	35	3.36
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	Paket Aufw. Str. A-Liste	13.34	35	4.67
Fribourg	Paket Aufw. Str. A-Liste	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	Paket Aufw. Str. A-Liste	2.73	40	1.09

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise; Contrib. max.
Locarnese	Paket Aufw. Str. A-Liste	7.73	40	3.09
Mendrisiotto	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.23	35	1.13
Lausanne-Morges	Paket Aufw. Str. A-Liste	1.29	35	0.45
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. A-Liste	11.46	35	4.01
Chablais	Paket Aufw. Str. A-Liste	5.97	35	2.09
Valais central	Paket Aufw. Str. A-Liste	17.80	35	6.23
RUN	Paket Aufw. Str. A-Liste	32.73	40	13.09
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Str. A-Liste	2.51	35	0.88
Total		237.06		87.44

Tableau A2-6

Liste des mesures - Priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio 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	35	2.07
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Str. B-Liste	12.81	35	4.48
Limmattal	Spreitenbach - Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz	1.84	35	0.64
	Schlieren – Ausbau Engstringerkerkreuzung	44.34	35	15.52
Langenthal	Verkehrsmanagement Dreilinden	2.59	35	0.91
	Paket VM B-Liste	3.70	35	1.30
Bern	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	2.21	35	0.77
	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse	5.66	35	1.98
	Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstrasse	1.50	35	0.53
	Verkehrsmanagement Stadt Bern	10.88	35	3.81
	Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest	4.0	35	1.40
	Paket Aufw. Str. B-Liste	14.15	35	4.95
	Paket VM B-Liste	10.00	35	3.50
Biel-Bienne/Lyss	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung	4.66	40	1.86
	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	9.14	40	3.66
	Paket VM B-Liste	9.14	40	3.66
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2.36	40	0.94
Burgdorf	Paket Aufw. Str. B-Liste	6.41	35	2.24

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Thun	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	0.83	35	0.29
	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse	3.61	35	1.26
	Paket VM B-Liste	1.03	35	0.36
	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.29	35	0.45
Luzern	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (2. Etappe)	5.05	35	1.77
Unteres Reusstal	Paket VM B-Liste	0.60	40	0.24
	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.50	40	0.60
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
Bulle	Paket Aufw. Str. B-Liste	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 Ormeaux	6.48	35	2.27
	Requalification du quartier du Bourg - secteur Grand-Rue	11.00	35	3.85
	Paket VM B-Liste	1.66	35	0.58
	Paket Aufw. Str. B-Liste	6.01	35	2.10
Aareland	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	11.87	35	4.15
Solothurn	Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bhfstrasse	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	Basel: Aeschenplatz	15.30	40	6.12
St.Gallen-	St.Gallen, Stadtraum St.Fiden	6.02	35	2.11
Bodensee	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	35	5.93
Obersee	Flankierende Massnahmen Zubringer Halten (Freienbach)	4.67	35	1.63
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2.96	35	1.04
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 Grünastrasse	12.00	35	4.20
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt Stadtzentrum Süd	12.4	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-	Paket VM B-Liste	0.57	35	0.20
Konstanz	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.86	35	1.70
Bellinzone	Paket Aufw. Str. B-Liste	3.06	40	1.22

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Locarnese	Riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla	2.04	40	0.82
	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla	1.91	40	0.76
	Paket Aufw. Str. B-Liste	9.46	40	3.78
Mendrisiotto	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.00	35	0.35
Lausanne-	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup (RC448b)	9.30	35	3.26
Morges	Lausanne / Barreau de l'Essert	5.60	35	1.96
	Paket VM B-Liste	0.50	35	0.18
	Paket Aufw. Str. B-Liste	8.80	35	3.08
Brig-Visp-Naters	Umgestaltung Knoten Bahnhof-Nord, Visp	24.50	35	8.58
	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.75	35	0.61
Chablais	Paket Aufw. Str. B-Liste	7.95	35	2.78
Valais central	Requalification de la route de Sion (entrée Ouest) et priorisation des bus	6.95	35	2.43
	Nouveau franchissement routier du Rhône – route de la Drague	15.21	35	5.32
	Valorisation de la traversée du village et sécurisation	2.45	35	0.86
	Accessibilité sud	7.60	35	2.66
	Paket Aufw. Str. B-Liste	7.37	35	2.58
RUN	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, 2ème étape	5.58	40	2.23
	Généralisation des zones 30 dans les communes de Peseux, Corcelles-Cormondrèche et à l'ouest de Neuchâtel	0.08	40	0.03
	Poursuite de la réalisation des zones 30 et des zones de rencontre, étape 1	0.75	40	0.30
	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
	Paket Aufw. Str. B-Liste	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
	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)	5.27	35	1.84
	Aménagements TC et MD sur la façade sud de l'aéroport : ch. du Ruisseau – ch. des Ailes	13.69	35	4.79
	Paket Aufw. Str. B-Liste	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
Total		659.02		238.22

Annexe 2.3 Mobilité douce

Tableau A2-7

Liste des mesures selon art. 21 OUMin - Priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Velo- und Fussgängerunterführung im Link	8.18	35	2.86
	Veloquerung Grüze (Teil der Veloschnellroute Stadtmitte – Neuhegi/Grüze)	23.65	35	8.28
Zürich-Glattal	Zürich - Ausbau Unterführung Langstrasse	9.85	35	3.45
	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg	9.85	35	3.45
	Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West	9.85	35	3.45
Limmattal	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	2.1
	Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse	6.45	35	2.26
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
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 Dreiländereck "Hafenbrücke"	7.03	40	2.81
St.Gallen-	Velobahn - A	7.87	35	2.75
Bodensee	Bodenseeradweg	7.5	35	2.63
Obersee	Fuss- und Velowegunterführung Eichwies-/Oberseestrasse Rapperswil-Jona	5.08	35	1.78
Wil	LV-Anbindung ESP Wil-West	14.50	35	5.08
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
Total		196.10		70.38

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. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 TVA comprise; Contrib. max.
Zürich Oberland	Paket LV A-Liste	9.73	40	3.89
Winterthur und Umgebung	Paket LV A-Liste	9.29	35	3.25
Zürich-Glattal	Paket LV A-Liste	38.40	35	13.44
Limmattal	Paket LV A-Liste	0.37	35	0.13
Langenthal	Paket LV A-Liste	11.71	35	4.10
Bern	Paket LV A-Liste	46.91	35	16.42
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	42.77	35	14.97
Unteres Reusstal	Paket LV A-Liste	8.43	40	3.37
Zug	Paket LV A-Liste	24.05	40	9.62
Bulle	Paket LV A-Liste	4.94	35	1.73
Fribourg	Paket LV A-Liste	4.83	35	1.69
Aareland	Paket LV A-Liste	11.03	35	3.86
Solothurn	Paket LV A-Liste	8.86	35	3.10
Basel	Paket LV A-Liste	56.75	40	22.70
St.Gallen- Bodensee	Paket LV A-Liste	128.69	35	45.04
Werdenberg- Liechtenstein	Paket LV A-Liste	15.86	35	5.55
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	Paket LV A-Liste	9.60	40	3.84
Locarnese	Paket LV A-Liste	4.55	40	1.82
Mendrisiotto	Paket LV A-Liste	22.23	35	7.78
Lausanne- Morges	Paket LV A-Liste	38.89	35	13.61
Brig-Visp- Naters	Paket LV A-Liste	1.46	35	0.51
Chablais	Paket LV A-Liste	3.71	35	1.30
Valais central	Paket LV A-Liste	28.80	35	10.08
RUN	Paket LV A-Liste	14.50	40	5.80
Grand Genève	Paket LV A-Liste	43.77	35	15.32
Talkessel Schwyz	Paket LV A-Liste	19.83	35	6.94
Total		696.11		250.37

Tableau A2-9

Liste des mesures - Priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio 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 Bahnhofsunterführung Fuss- und Veloverkehr	9.85	35	3.45
	Dübendorf - Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse	6.50	35	2.28
	Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen	19.70	35	6.90
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe - Teil Central	14.78	35	5.17
	Paket LV B-Liste	41.38	35	14.48
Limmattal	Würenlos/Neuenhof - Limmattsteg	5.91	35	2.07
	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 Velonetzlücke Oberengstringen - Schlieren	7.88	35	2.76
	Würenlos/Neuenhof - Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler	3.94	35	1.38
	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	46.2	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
Luzern	Dierikon – Udligenswil, Götzenthalstrasse	10.2	35	3.57
	Paket LV B-Liste	27.03	35	9.46
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	8.63	40	3.45
Zug	Paket LV B-Liste	16.85	40	6.74
Bulle	Création de la Voie Verte (3 branches)	5.57	35	1.95
	Création d'une liaison de mobilité douce entre la route de la Pâla et la ZI Planchy	2.14	35	0.75
Fribourg	Paket LV B-Liste	11.70	35	4.10
Aareland	Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	9.3	35	3.26
	Paket LV B-Liste	5	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

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
St.Gallen-	Rorschach, Gleisquerung Stadtbahnhof	4.17	35	1.46
Bodensee	St.Gallen, Quering A1 OLMA	4.63	35	1.62
	Paket LV B-Liste	79.72	35	27.9
	Paket LV B-Liste	17.56	35	6.15
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	7.3
Kreuzlingen- Konstanz	Rad- und Fussgängerbrücke Wessenbergschule – Bodenseeforum (neu)	16.06	35	5.62
	Paket LV B-Liste	13.04	35	4.56
Bellinzone	Paket LV B-Liste	4.84	40	1.94
Locarnese	Completamento della rete del traffico lento: percorso ciclabile Vallemaggia, tratta Someo - Riveo	5.93	40	2.37
	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5.56	40	2.22
	Paket LV B-Liste	1.12	40	0.45
Mendrisiotto	Paket LV B-Liste	0.35	35	0.12
Lausanne- Morges	Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex / Voie verte, tronçon Préverenges - St-Prex	9.10	35	3.19
	Paket LV B-Liste	23.19	35	8.12
Chablais	Paket LV B-Liste	4.26	35	1.49
Valais central	Paket LV B-Liste	7.42	35	2.6
RUN	Paket LV B-Liste	20.01	40	8.00
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
	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
	Paket LV B-Liste	5.73	35	2.01
Talkessel Schwyz	Paket LV B-Liste	6.18	35	2.16
Total		737.18		265.36

Annexe 2.4 Points de transbordement multimodal

Tableau A2-10

Liste des mesures selon art. 21 OUMin - Priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
Winterthur und Umgebung	Ausbau Bahnhofsplatz Nord beim Bahnhof Hegi (urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze)	0.49	35	0.17
Zürich-Glattal	Bülach - Aufwertung öV-Drehscheibe	4.43	35	1.55
	Kloten - Unterführung Bhf. West	2.96	35	1.04
Bern	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
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 Bushub Kriens Mattenhof	15.00	35	5.25
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West	8.90	40	3.56
	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost	6.90	40	2.76
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
Aareland	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof	1.5	35	0.53
	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	3	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
	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	30.14	40	12.06
	Bushof Grellingen	1.36	40	0.54
	Bushof Frenkendorf	2.01	40	0.8
St. Gallen-	Romanshorn, Gleisquerung Süd	15.93	35	5.58
Bodensee	Amriswil, Bushof	2.78	35	0.97
	Flawil, Bahnhofplatz	1.85	35	0.65
	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	3.7	40	1.48
	Nuovo nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Antonino	1.85	40	0.74
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

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
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
Total		249.88		91.84

Tableau A2-11

Liste des mesures - Priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio 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
	Wetzikon - Fuss- und Radwegverbindung Bahnhof Kempten	4.43	40	1.77
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	35	2.48
	Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord - Teil Gleisquerung	9.85	35	3.45
Limmattal	Würenlos - Vernetzung Bahnhof - Grosszelg / Im Grund	3.3	35	1.16
	Killwangen - Neue Erschliessung Bahnhof	3.94	35	1.38
Bern	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	6.91	35	2.42
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 2: Baustein 2	33.00	35	11.55
	Köniz, öV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung öV-Knoten)	2.96	35	1.04
	Köniz, öV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung öV-Knoten)	1.98	35	0.69
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 1	33.50	35	11.73

Agglomération	Mesure	Coûts d'invest. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA	Taux de contrib. Conf. [%]	Contrib. féd. [mio de CHF]; Niveau de prix avril 2016 Hors TVA; Contrib. max.
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 4	3.50	35	1.23
Luzern	S-Bahnhof Emmenbrücke, Unterführung/Perronzugänge	1.98	35	0.69
	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	16.15	35	5.65
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	6.50	40	2.60
Fribourg	Aménagement de l'interface TP - gare RER de Düdingen	3.90	35	1.37
	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte RER d'Avry Centre	10.00	35	3.50
Solothurn	Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit Gleisüberführung Langsamverkehr, Bushaltestelle und Bike + Ride Anlagen	6.80	35	2.38
	HB Solothurn 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
Basel	Möhlín: Ausbau Unterführung Bahnhof	3.01	40	1.20
	Möhlín: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	1.51	40	0.60
	Bushof Zwingen	2.01	40	0.80
	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	1.00	40	0.40
	Bushof Bottmingen	7.03	40	2.81
St.Gallen-	Herisau, Bahnhofplatz und Bushof	45.00	35	15.75
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
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-Loche, 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	Construction d'un pôle d'échange multimodal et d'une place à Châtelaine	32.95	35	11.53
	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	30.41	35	10.64
Talkessel	Bushof Schwyz Seewen	7.94	35	2.78
Schwyz	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
Total		360.48		128.65