



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE
Trafic d'agglomération

Berne, le 10 juin 2022

Référence du dossier: ARE-223.2-04-4/2/1/3

Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération Rapport explicatif destiné à la consultation



Vue d'ensemble

Dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération soutient, via le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), des mesures permettant l'amélioration du trafic d'agglomération. Par le présent rapport, le Conseil fédéral met en consultation la libération prévue des ressources nécessaires pour la quatrième génération des projets d'agglomération de ce programme à partir de 2024, pour un montant de 1,3 milliard de francs.

Contexte

En 2020, les agglomérations concentraient 78% de la population helvétique et 84% des emplois¹. En vertu des objectifs de la politique suisse du développement territorial, les agglomérations sont appelées à accueillir la majeure partie de la croissance à venir. Selon les prévisions, le trafic continuera de croître à l'avenir. Les perspectives d'évolution du transport 2050 de la Confédération pointent ainsi, dans le scénario de base, vers une augmentation de la population et des emplois dans les zones urbaines. Des défis de taille se dessinent dès lors pour ce qui est des infrastructures de transport. Les cantons et les communes ne sont bien souvent pas en mesure de financer à eux seuls les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins de transport dans les agglomérations.

Le programme en faveur du trafic d'agglomération a donc été créé afin de permettre un cofinancement des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Dans le cadre de ce programme, la Confédération apporte, depuis 2008, sa contribution aux infrastructures rendant possible un système global de transport plus efficace et plus écologique dans les zones urbaines concernées. Ces infrastructures participent, grâce à une planification cohérente des transports, de l'urbanisation et du paysage, à un développement territorial durable et garantissent les liaisons entre les villes et agglomérations et leur périphérie. Après le financement unique de projets urgents au début du programme, des projets d'infrastructures de transport très variés ont été cofinancés avec succès dans le cadre des trois générations de projets d'agglomération qui ont vu le jour jusqu'ici. L'approbation du FORTA par le peuple et les cantons garantit un cofinancement illimité dans le temps des mesures relevant du trafic d'agglomération depuis 2018.

Le cofinancement par la Confédération de mesures relatives au trafic d'agglomération doit faire l'objet d'une demande de la part des organismes responsables des projets d'agglomération. Ceux-ci doivent énumérer toutes les mesures susceptibles d'être cofinancées et démontrer une coordination cohérente des mesures en matière de transport et d'urbanisation. Les fonds doivent être investis de manière à permettre une amélioration de la qualité du système de transport, à favoriser l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, à renforcer la sécurité des transports et à réduire l'impact environnemental et la consommation de ressources. Les contributions fédérales sont fonction de l'efficacité globale des projets et représentent entre 30 et 50% des coûts d'investissement imputables.

Contenu du projet

En 2021, 32 projets d'agglomération de quatrième génération ont été soumis pour examen à l'Office fédéral du développement territorial. Les organismes responsables de ces projets ont ainsi sollicité le cofinancement de mesures d'infrastructure de transport dont le volume total d'investissements avoisine les 6 milliards de francs. Afin de permettre une allocation efficace des moyens de la Confédération, par nature limités, les projets et les mesures ont été classés par ordre de priorité, les premiers étant ceux qui contribuent à la résolution des problèmes de transport les plus prégnants et présentent le meilleur rapport coût/utilité.

Le présent rapport explicatif expose le résultat de l'examen des projets d'agglomération de quatrième génération. Le Conseil fédéral prévoit de proposer la libération d'un crédit d'engagement d'environ 1,3 milliard de francs en faveur des mesures les plus efficaces arrivant à maturité financière et prêtes à être réalisées dans un délai de quatre ans.

¹ Villes et agglomérations ayant droit à des contributions sur la base de STATPOP 2020 et de STATENT 2019

Table des matières

1	Contexte	5
1.1	Problématique, motif de la demande de financement et importance des projets à financer	5
1.1.1	Problématique de l'évolution des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations	5
1.1.2	Soutien de la Confédération afin de résoudre les problèmes de trafic dans les agglomérations	5
1.1.3	Importance du cofinancement par la Confédération des infrastructures dédiées au trafic d'agglomération	6
1.2	Alternatives examinées	7
1.3	Lien avec le programme de la législature, la planification financière et les stratégies du Conseil fédéral	7
1.3.1	Lien avec le programme de la législature et la planification financière	7
1.3.2	Lien avec les stratégies du Conseil fédéral	7
2	Procédure préliminaire	9
2.1	Principes et déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération	9
2.2	Vue d'ensemble des générations précédentes du programme en faveur du trafic d'agglomération et de leur mise en œuvre	9
2.2.1	Généralités précédentes du programme en faveur du trafic d'agglomération	9
2.2.2	État de la mise en œuvre	10
2.3	Quatrième génération du PTA	10
2.3.1	Élaboration et dépôt de projets par les organismes responsables	10
2.3.2	Examen par la Confédération	11
3	Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération	17
3.1	Proposition du Conseil fédéral et justification	17
3.2	Contenu projet, commentaires relatifs aux dispositions proposées	17
3.3	Hypothèses quant au renchérissement	18
4	Conséquences	19
4.1	Conséquences pour la Confédération	19
4.1.1	Conséquences financières	19
4.1.2	Conséquences sur le personnel	19
4.2	Conséquences pour les cantons, les villes, les communes, les agglomérations et les régions de montagne	19
4.3	Conséquences pour l'économie	20
4.3.1	Conséquences pour les agglomérations	20
4.3.2	Conséquences pour l'économie dans son ensemble	20
4.4	Conséquences pour le territoire et pour l'environnement	20
4.5	Conséquences pour les réseaux de mobilité et les infrastructures nationales de transport	20
5	Aspects juridiques	22
5.1	Constitutionnalité et conformité aux lois	22
5.2	Compatibilité avec les engagements internationaux de la Suisse	22
5.3	Forme de l'acte à adopter	22
5.4	Assujettissement au frein aux dépenses	22
5.5	Respect des principes de la loi sur les subventions	22

6	Liste des abréviations	23
----------	-------------------------------------	-----------

Rapport explicatif

1 Contexte

1.1 Problématique, motif de la demande de financement et importance des projets à financer

1.1.1 Problématique de l'évolution des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations

En 2020, les agglomérations concentraient 78% de la population helvétique et 84% des emplois². Elles sont de véritables moteurs économiques. Dès lors, les zones urbanisées revêtent une importance capitale pour la compétitivité du pays.

Si la part de la population globale vivant dans les villes et agglomérations n'affiche qu'une légère augmentation depuis l'an 2000, les personnes actives, elles, se concentrent de plus en plus dans les agglomérations. Du fait de la concentration de la population et des emplois dans les villes et agglomérations, les volumes de trafic routier et ferroviaire au sein de ces espaces sont nettement plus élevés qu'ailleurs. Le trafic a fortement progressé ces dernières années. S'agissant du trafic voyageurs, les prestations de transport ont augmenté de 35% de manière générale en Suisse entre 2000 et 2019. Les transports publics routiers enregistrent même une hausse de 38%³. Pour ce qui est du trafic marchandises, les prestations de transport ont augmenté de 14% entre 2000 et 2020⁴. Aux heures de pointe, les réseaux routier et ferré touchent en bien des endroits à leurs limites de capacités, au point que les embouteillages sur les routes et les transports publics (TP) bondés font désormais partie du quotidien.

En 2021, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a publié les perspectives d'évolution du transport⁵ à l'horizon 2050. Le scénario de base des perspectives d'évolution du transport 2050 table sur une poursuite de la croissance en termes de population et d'emplois et anticipe que cette croissance se concentrera avant tout dans les zones urbaines bien desservies par les transports publics. Cette évolution est d'ailleurs conforme aux objectifs de la politique suisse du développement territorial. Pour la période 2017 à 2050, le scénario de base entrevoit une croissance de 11% des prestations de transport d'une manière générale. Dans les agglomérations en particulier, la part des portions de réseau de transport fortement congestionnées aux heures de pointe du matin et du soir va continuer à augmenter. Et le trafic entre les agglomérations elles-mêmes va également s'intensifier.

Une juste concentration de la croissance dans les villes et les agglomérations concourt à diminuer l'augmentation du trafic. Dans les principales agglomérations, la distance parcourue par chaque personne est inférieure d'environ 9% à la moyenne suisse⁶. Dans des zones urbaines denses, la part des TP et celle de la marche et du vélo (mobilité douce, MD) – qui sont des modes de transport moins gourmands en surface – sont en général plus élevées, rendant d'autant plus importante la présence d'interfaces multimodales qui relient les différents modes de transport entre eux. Il s'avère en effet que les personnes vivant dans des zones urbaines denses occasionnent nettement moins de trafic en Suisse et tendent à privilégier les TP, la marche ou le vélo pour se déplacer⁷. Les interfaces multimodales contribuent en outre fortement à l'interconnexion des villes et des espaces ruraux et, partant, à l'accessibilité des espaces urbains.

Il existe néanmoins dans les villes et agglomérations un besoin urgent d'optimisation et d'aménagement ciblé des infrastructures de transport tant pour améliorer la fonctionnalité du système global de transport que pour permettre un développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti. En outre, un système global de transport fonctionnel renforce la capacité fonctionnelle des routes nationales dans les zones urbaines. Une part élevée de modes de transport peu gourmands en surface contribue par ailleurs à réduire la pollution et libère des capacités en faveur du transport de personnes et de marchandises par la route.

1.1.2 Soutien de la Confédération afin de résoudre les problèmes de trafic dans les agglomérations

Le 12 février 2017, le peuple et les cantons ont accepté la création d'un fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (FORTA)⁸. Ancré dans la Constitution fédérale⁹ avec l'art. 86, al. 1 et alimenté par différents moyens selon l'art. 86, al. 2 ce fonds, non limité dans le temps, constitue pour la Confédération, entre autres, la base nécessaire au cofinancement de mesures contribuant à l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Cette modification est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, en même temps que la loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA)¹⁰.

² OFS : Villes et agglomérations ayant droit à des contributions sur la base de STATPOP 2020 et de STATENT 2019

³ OFS : prestations du transport de personnes (PV-L), statistique des transports publics (TP)

⁴ OFS : statistique du transport de marchandises(GTS)

⁵ ARE (2021), Perspectives d'évolution du transport 2050

⁶ OFS/ARE (2017), Microrecensement mobilité et transports 2015

⁷ ARE (2018), Densité et comportement de mobilité

⁸ RO 2017 6731

⁹ RS 101

¹⁰ RS 725.13

Les dispositions d'exécution, définies dans l'ordonnance du 20 décembre 2019 sur le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA)¹¹, sont entrées en vigueur le 1^{er} février 2020 et ont été précisées par les Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA). Ce sont les Chambres fédérales qui décident de l'octroi des fonds du FORTA. Les arrêtés fédéraux correspondants sont en général soumis tous les quatre ans à l'Assemblée fédérale par le Conseil fédéral (art. 7, let. b., en lien avec art. 5, al. 1, let. b, LFORTA). Le présent rapport propose l'allocation des crédits d'engagement pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) à partir de 2024.

La condition que la Confédération pose au cofinancement de mesures dans le cadre du PTA, selon l'art. 17c, lettre a et b, LUMin ainsi que l'art. 2, al. 1, OPTA, est la coordination efficace des transports et de l'urbanisation, en tenant compte du paysage, au sein d'une planification globale. Par essence limités, les moyens dont elle dispose doivent être investis dans les projets porteurs d'un bon rapport coût/utilité. Pour bénéficier des fonds fédéraux, les cantons, les villes et les communes impliqués s'engagent non seulement à apporter leur contribution aux mesures cofinancées par la Confédération, mais aussi à réaliser sans participation financière de cette dernière les mesures prévues dans le domaine de l'urbanisation et du paysage ainsi que d'autres mesures relevant du domaine des transports.

1.1.3 Importance du cofinancement par la Confédération des infrastructures dédiées au trafic d'agglomération

Les prestations réalisées par les villes et les agglomérations ne le sont pas à leur seul bénéfice, mais servent également à l'ensemble du territoire. Dès lors, le bon fonctionnement du trafic d'agglomération dans le cadre du système global de transport suisse permet non seulement de renforcer l'attractivité économique du pays mais contribue aussi, de pair avec une bonne coordination entre l'urbanisation et les transports, à la qualité de vie de la population helvétique. Il est ainsi possible de favoriser le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, de lutter contre le mitage du territoire et de garantir les liaisons entre les villes et leur périphérie.

Un autre point éminemment positif des projets d'agglomération tient à l'élargissement et à l'intensification de la coopération entre les cantons, les villes, les communes, parfois même avec l'intégration de régions limitrophes étrangères. Cette coopération est indispensable à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une planification cohérente en matière d'urbanisation, de transports et de paysages et contribue largement à ce que les agglomérations abordent leur planification en commun, de manière transversale tout en résolvant les problèmes de transport de manière globale, efficiente et efficace¹².

Les projets d'agglomération répondent à un important besoin exprimé par les cantons, les villes et les communes. Une grande majorité des villes et agglomérations ayant droit à des contributions – selon l'annexe 4 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)¹³ – ont au moins élaboré, jusqu'à présent, un projet dans le cadre des quatre générations et l'ont soumis à la Confédération pour examen en vue d'un cofinancement. Les contributions fédérales aident les villes et agglomérations ayant droit à des contributions, les grandes mais aussi celles de taille petite à moyenne à travers tout le pays, à faire avancer leurs projets de système global de transport attractif et fonctionnel et de planification coordonnée de l'urbanisation et des transports. Grâce aux projets d'agglomération, il a été possible de concrétiser des mesures qui, sans cela et malgré l'acuité des problèmes à résoudre, n'auraient été ni finançables ni réalisables.

Les effets directs des projets d'agglomération sont toutefois difficiles à isoler de ceux produits par d'autres facteurs. De fait, les évolutions nationales en matière d'offre et d'infrastructures de transport, les avancées technologiques, la conjoncture ou encore les décisions politiques et les choix opérés par les investisseurs privés se superposent aux effets des projets d'agglomération¹⁴. Pour autant, une série de tendances peuvent être observées dans les agglomérations dans le sillage de la mise en œuvre des mesures de transport et d'urbanisation. Les projets d'agglomération ont en particulier contribué à une amélioration de l'offre en matière de TP¹⁵ et de MD¹⁶, notamment via un remaniement de l'espace routier existant¹⁷. Des mesures de transport et d'urbanisation menées à bien dans les zones construites ont également concouru à accroître la densité des logements et des emplois et à renforcer l'utilisation des transports publics¹⁸. La sécurité des transports a ainsi été améliorée grâce notamment à la mise en œuvre de concepts d'exploitation et d'aménagement, à des mesures relatives à la gestion du trafic et à la promotion des déplacements à pied et à vélo¹⁹.

¹¹ RS 725.116.214

¹² ARE (2019), Rapport à l'attention du Conseil fédéral sur l'état de la mise en œuvre de la Politique des agglomérations 2016+ et de la Politique pour les espaces ruraux et les régions de montagne

¹³ RS 725.116.21

¹⁴ ARE (2015), Effets territoriaux des infrastructures de transport en Suisse

¹⁵ Prolongement de la ligne 1 (Lucerne) ; extension de la ligne de tram Cornavin-Onex-Bernex (Grand Genève)

¹⁶ Vélostation de la gare de Berne (Berne) ; réseau cyclable « TransAgglo », tronçon Düringen - Zelig (Fribourg)

¹⁷ Ecublens-Chavannes, av. du Tir-Fédéral, tronçon « RC1-Pont bleu » (Lausanne-Morges)

¹⁸ Aménagement en site propre des TP dans la ville de St-Gall (St. Gallen – Bodensee)

¹⁹ Passerelle pour piétons Maillefer (Lausanne-Morges) ; liaison piétonne et cyclable souterraine entre les HUG et la halte Champel Gare (Grand Genève) ; passerelle pour piétons et cyclistes entre les localités de Maggia et Moghegno (Locarnese)

1.2 Alternatives examinées

Les mesures de lutte contre le COVID-19 ont entraîné un recul sensible des prestations de transport, en particulier dans les transports publics mais également dans le transport individuel motorisé²⁰, et une augmentation sensible de la marche et du vélo. Toutefois, il n'existe pour l'heure pas de données empiriques démontrant de possibles effets sur le long terme. Malgré cette incertitude, le Conseil fédéral n'entend pas, compte tenu du besoin d'action qui demeure important, reporter à une date ultérieure la participation de la Confédération à la quatrième génération de projets d'agglomération. Il y a deux raisons à cela : d'une part, une dilution dans le temps du cofinancement octroyé par la Confédération contreviendrait au principe de la bonne foi. Une dilution dans le temps du cofinancement de la Confédération provoquerait des interruptions de procédure voire des abandons et menacerait donc la réalisation des mesures. D'autre part, il faut s'attendre à une poursuite de la croissance du trafic. Les mesures conçues par les organismes responsables des agglomérations et que la Confédération se propose de cofinancer sont dès lors susceptibles, tôt ou tard, de devenir indispensables.

En vertu de l'art. 17f de la loi fédérale du 22 mars 1985 sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)²¹, 9 à 12% des moyens du FORTA sont destinés aux mesures visant à améliorer les transports dans les agglomérations. Les organismes responsables ont soumis un grand nombre de mesures à réaliser de manière impérative, ce qui préfigure l'ampleur des défis qui attendent encore les agglomérations ces prochaines années. En comptant une participation moyenne de la Confédération de 37%, les besoins signalés par les organismes responsables dépassent d'un facteur 1,7 le montant maximal de fonds fédéraux disponibles. Le Conseil fédéral plaide dès lors pour un recours à la variante maximale (utilisation de 12% des recettes du fonds dans le cadre du PTA). De la sorte, les mesures pour lesquelles l'examen par la Confédération confirme un très bon rapport coût-utilité pourront être cofinancées. Ramener la participation de la Confédération à 9% des moyens du FORTA signifierait que les besoins annoncés dépasseraient les fonds fédéraux disponibles maximaux d'un facteur 2,5. De nombreuses mesures également importantes du point de vue de la Confédération devraient alors être financées par les seuls cantons et communes, faisant courir le risque que des mesures soient retardées voire abandonnées faute de ressources suffisantes dans les cantons, les villes ou les communes.

1.3 Lien avec le programme de la législature, la planification financière et les stratégies du Conseil fédéral

1.3.1 Lien avec le programme de la législature et la planification financière

Le projet est annoncé dans le message du 29 janvier 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023²². L'objet est compris dans le budget avec un plan intégré des tâches et des finances.

1.3.2 Lien avec les stratégies du Conseil fédéral

Projet de territoire Suisse, plans sectoriels fédéraux et étapes d'aménagement PRODES

Le PTA prend en compte le Projet de territoire Suisse²³ et se fonde sur les objectifs de la partie Programme du plan sectoriel des transports²⁴. Cette dernière constitue le cadre stratégique tracé par le Conseil fédéral pour le développement des infrastructures de transport et la coordination avec l'aménagement du territoire. Le PTA est également harmonisé avec les programmes PRODES pour les routes nationales ou les infrastructures ferroviaires²⁵. Alors que les deux programmes PRODES embrassent une perspective à long terme et prévoient des projets de grande envergure, le PTA se concentre lui sur un horizon à court et moyen terme et sur des mesures dont la réalisation peut démarrer entre 2024 et 2027. Les interdépendances ont été prises en compte lors de l'élaboration des programmes fédéraux.

Les offices fédéraux en charge des trois programmes, à savoir ceux 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. La stratégie définie par le Conseil fédéral dans le plan sectoriel des transports prend également en considération l'état des planifications en cas de souhaits de tiers²⁶ portant sur les routes nationales et les évolutions relatives aux arrêts du réseau ferroviaire. La planification fédérale, établie à la lumière de telles demandes, est prise en compte lors de l'évaluation des projets d'agglomération. Les mesures incluses dans des projets d'agglomération, dépendant directement de projets de routes nationales ou de chemins de fer qui n'ont pas encore été décidés ou qui relèvent de la planification des PRODES, ont été priorisées par la Confédération conformément à l'état actuel de la planification fédérale. La coordination entre les différentes planifications et avec le développement territorial global de la Suisse est garantie.

²⁰ OFS/ARE (2021), Impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité

²¹ RS 725.116.2

²² FF 2020 1709, plus spécifiquement 1824

²³ FF 2016 981, plus spécifiquement 1100

²⁴ Conseil fédéral (2021), Mobilité et territoire 2050 : plan sectoriel des transports, partie Programme

²⁵ FF 2018 6939 et FF 2018 7301

²⁶ Les souhaits de tiers comprennent des demandes de nouveaux raccordements, de tranchées couvertes, de parois antibruit supplémentaires etc.

Stratégie climatique à long terme de la Suisse

La stratégie climatique 2050²⁷ vise l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050. En 2019, le trafic routier a généré environ 37% des émissions de CO₂ de la Suisse. Il est donc urgent d'agir dans ce secteur.

Pour atteindre les objectifs climatiques dans les transports, le Conseil fédéral mise principalement, à travers sa Stratégie énergétique 2050²⁸, sur la décarbonation du parc automobile, la poursuite du durcissement des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ applicables aux véhicules de tourisme et de livraison neufs et le report modal vers les transports publics, la marche et le vélo. Dans le transport ferroviaire, l'accent sera placé sur les gains d'efficacité afin de réduire le surplus de consommation d'énergie. Un grand nombre de mesures d'ampleur variable doivent en outre être coordonnées et mises en œuvre.

La réalisation de mesures infrastructurelles dédiées au trafic d'agglomération et coordonnées avec le développement de l'urbanisation contribue à l'émergence dans les villes, les communes et les agglomérations d'un système global de transport de plus en plus respectueux du climat. Sans cofinancement par la Confédération, ces mesures seraient retardées ou ne verraient jamais le jour.

Stratégie Sol Suisse, Stratégie Biodiversité Suisse et Stratégie Culture du bâti

La stratégie sur les sols²⁹ vise l'objectif de zéro consommation nette de sol en Suisse à l'horizon 2050. De plus, la stratégie sur la biodiversité³⁰ exige entre autres que le trafic ne provoque pas de coupures supplémentaires. Il en est tenu compte au moment d'examiner les effets des projets d'agglomération dans leur ensemble ainsi que ceux des différentes mesures infrastructurelles du PTA. Lorsqu'elle octroie des cofinancements, la Confédération privilégie ainsi les mesures qui réduisent l'utilisation des ressources et qui contribuent à la valorisation des espaces naturels et de verdure.

La stratégie Culture du bâti a pour but de promouvoir la qualité architecturale du patrimoine bâti face aux défis sociétaux et d'aménagement du territoire qui se posent actuellement. La mobilité et les mesures de transport sont des éléments essentiels à cet égard. La Confédération s'engage en faveur d'une culture du bâti de haut niveau. Cet engagement, ainsi que la recherche d'une qualité architecturale élevée des lieux, sont notamment importants dans les agglomérations. Le cofinancement par la Confédération contribue à la mise en œuvre de mesures de haute qualité dans le domaine des transports et de la mobilité.

²⁷ Conseil fédéral (2021), Stratégie climatique à long terme de la Suisse

²⁸ RO 2017 6839

²⁹ Conseil fédéral (2020), Stratégie Sol Suisse

³⁰ OFEV (2012), Stratégie Biodiversité Suisse

2 Procédure préliminaire

2.1 Principes et déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération

Le soutien au trafic d'agglomération se fonde sur l'art. 86 Cst, l'art. 2, al. 3, lettre d, LFORTA ainsi que les art. 17a à 17f LUMin. Les principes et le déroulement de la procédure pour le programme en faveur du trafic d'agglomération ont fait leurs preuves lors de l'évaluation des générations précédentes, et ils sont largement acceptés, tant au plan politique qu'au plan technique. Ils restent dès lors inchangés pour la quatrième génération. Ces principes prévoient que la Confédération apporte sa contribution aux infrastructures de transport conduisant à un système global de transport plus efficace et plus durable dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions et qui participent à un développement territorial durable de l'ensemble de la Suisse.

Les contributions financières sont versées pour financer des mesures d'infrastructure en faveur du trafic routier et ferroviaire ainsi que de la mobilité douce pour autant qu'elles ne bénéficient pas déjà d'autres financements fédéraux³¹. Dans certaines conditions, il est également possible d'en accorder à des mesures réalisées dans les régions étrangères limitrophes. En revanche, toute contribution à l'exploitation ou à l'entretien est exclue.

Les contributions fédérales sont fonction de l'efficacité globale des projets et représentent entre 30 et 50% des coûts d'investissement imputables (art. 22 OUMin). Afin de permettre une allocation efficace des moyens, par nature limités, les projets et les mesures qu'ils contiennent sont classés par ordre de priorité sur la base des critères définis à l'art. 17d LUMin. Sont par conséquent cofinancées les mesures qui contribuent à la résolution des problèmes de transport les plus importants, qui présentent un bon rapport coût-utilité et qui sont prêtes à être réalisées et financées dans un délai de quatre ans. Le Conseil fédéral propose alors de libérer un crédit d'engagement pour ces mesures.

Les crédits d'engagements sont libérés par l'Assemblée fédérale par étapes de quatre ans (soit pour une génération de projets d'agglomération conformément à l'art. 7, let. b, LFORTA). Le présent message porte sur l'approbation des crédits d'engagement pour la quatrième génération et sur leur libération à compter de 2024.

2.2 Vue d'ensemble des générations précédentes du programme en faveur du trafic d'agglomération et de leur mise en œuvre

2.2.1 Générations précédentes du programme en faveur du trafic d'agglomération

Au début du programme, un paquet de projets urgents et prêts à être réalisés avait été validé de pair avec l'acceptation de la loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr)³². Il avait été suivi des deux premières générations de projets d'agglomération. La troisième génération a été approuvée après le remplacement du fonds d'infrastructure par le FORTA. Comme le montre le tableau 1, la Confédération a alloué ces quinze dernières années quelque 7,2 milliards de francs à des mesures d'infrastructure de transport dans les agglomérations.

Tableau 1 : Contributions fédérales approuvées, accords sur les prestations conclus et fonds restitués (état au 31.12.2021)

	Contrib. fédérales approuvées ³³	Accords sur les prestations conclus ³⁴	Non réalisable ³⁵
Projets urgents ³⁶	2,56 mrd de CHF	2,53 mrd de CHF	0,05 mrd de CHF
PTA 1 ^{re} génération ³⁷	1,51 mrd de CHF	1,08 mrd de CHF	0,05 mrd de CHF
PTA 2 ^e génération ³⁸	1,70 mrd de CHF	0,67 mrd de CHF	0,01 mrd de CHF
PTA 3 ^e génération ³⁹	1,41 mrd de CHF	0,41 mrd de CHF	-
Total	7,18 mrd de CHF	4,69 mrd de CHF	0,11 mrd de CHF

Si les projets urgents sont terminés, les mesures des trois premières générations du PTA sont quant à elles encore en cours de réalisation. Les fonds effectivement utilisés par les agglomérations pour la réalisation des mesures ont jusqu'ici été inférieurs aux sommes demandées par les organismes responsables. Des conventions de financement restent à conclure pour un montant total d'environ 2,5 milliards de francs. Il est possible que quelques projets ne puissent pas être réalisés dans les délais fixés en raison de votations populaires négatives ou d'autres décisions politiques et portant sur le choix de l'aménagement. Aux termes des accords sur les prestations correspondantes, le droit aux fonds fédéraux dans le cadre des deux premières générations expire en l'absence d'une convention de financement signée d'ici 2027. S'agissant de la troisième génération, ce délai est fixé à fin 2025 par l'art. 18 OPTA. Il n'est toutefois pas encore possible de dire quel sera le montant finalement concerné.

³¹ Les mesures relevant des transports ferroviaires sont au premier chef financées via le FIF, mais les tronçons dévolus à la desserte capillaire (p. ex. lignes de tramway et de métro) au sens de l'art. 49, al. 3, de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101) en sont exclus.

³² FF 2007 8019

³³ État des prix selon arrêté fédéral

³⁴ Prix de décembre 2021

³⁵ Renonciation à des projets suite à des votations populaires ou à la restitution des fonds par les organismes responsables. État en décembre 2021

³⁶ FF 2007 8019

³⁷ FF 2010 6293

³⁸ FF 2014 7609

³⁹ FF 2020 735, complété par un crédit additionnel pour la mesure « contournement d'Oberburg » (FF 2021 2397)

2.2.2 État de la mise en œuvre

À l'entrée en vigueur de la LFinfr, l'Assemblée fédérale a alloué un montant de 2,56 milliards de francs à la réalisation de 23 projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération afin de permettre aussi vite que possible une première amélioration notable au niveau du trafic dans les agglomérations. Tous ces projets ont depuis été réalisés, à l'exception de la Kerntangente de Frauenfeld, qui a essuyé un rejet en votation populaire.

Le 21 septembre 2010⁴⁰, le Parlement a libéré 1,51 milliard de francs en faveur de 26 projets d'agglomération dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération de première génération. Sur la base de la décision du Parlement sur la libération des crédits, le DETEC a pu conclure, conformément à l'art. 24 OUMin, un accord sur les prestations avec tous les organismes responsables de projets d'agglomération cofinancés. Il a ainsi été possible de conclure des conventions de financement pour les différentes mesures et d'engager les fonds correspondants. Entre début 2011 et fin 2021, les organismes responsables ont obtenu de la Confédération 992 millions de francs (niveau de prix 31.12.2021, TVA et renchérissement compris) au titre du crédit d'engagement lié au PTA de première génération, ce qui correspond aux deux tiers du crédit.

Le 16 septembre 2014⁴¹, le Parlement a libéré 1,70 milliard de francs en faveur de 37 projets d'agglomération dans le cadre du PTA de deuxième génération. Grâce à la décision du Parlement sur la libération des crédits et après conclusion d'un accord sur les prestations conformément à l'art. 24 OUMin, les organismes responsables ont pu réaliser leurs mesures. Les organismes responsables ont obtenu jusqu'ici de la Confédération 412 millions de francs (niveau de prix 31.12.2021, TVA et renchérissement compris) au titre du crédit d'engagement lié au PTA de deuxième génération, ce qui correspond à environ un quart du crédit.

En adoptant les arrêtés du 25 septembre 2019⁴² et du 28 septembre 2021⁴³, le Parlement a libéré 1,41 milliard de francs en faveur de 35 projets d'agglomération dans le cadre du PTA de troisième génération. Sur la base de la décision du Parlement sur la libération des crédits, le DETEC a pu conclure, conformément à l'art. 24 OUMin, un accord sur les prestations avec tous les organismes responsables de projets d'agglomération cofinancés. Dorénavant, et c'est nouveau, le crédit d'engagement englobe également des mesures bénéficiant de cofinancements forfaitaires. Cela a pour résultat de simplifier la procédure de mise en œuvre et d'accélérer la réalisation. Les agglomérations ont obtenu jusqu'ici de la Confédération 133 millions de francs (niveau de prix 31.12.2021, TVA et renchérissement compris) au titre du crédit d'engagement lié au PTA de troisième génération, ce qui correspond à 10% du crédit.

D'une manière générale, on peut constater que certaines agglomérations ont du retard dans la mise en œuvre des mesures. C'est pourquoi le Conseil fédéral a défini dans l'OPTA des délais pour le début des travaux. Cette décision a dissuadé quelques organismes responsables de déposer un projet de quatrième génération (cf. ch. 2.3.1) et les a conduits à concentrer leurs ressources sur la mise en œuvre des mesures déjà adoptées.

2.3 Quatrième génération du PTA

2.3.1 Élaboration et dépôt de projets par les organismes responsables

Le DETEC a édicté l'OPTA, qui est venue compléter les bases légales déjà en vigueur. Cette ordonnance expose les droits et les obligations des villes et agglomérations ayant droit à des contributions pour ce qui est de l'élaboration de leurs projets d'agglomération et passe en revue les principales étapes de l'examen de ces projets par la Confédération. Ont également vu le jour les Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) du 13 février 2020, qui précisent la méthode d'examen des projets d'agglomération. L'ordonnance et les directives sont étroitement liées et visent à soutenir les organismes responsables dans l'élaboration des projets d'agglomération.

Comme auparavant, la Confédération exige des organismes responsables qu'ils regroupent toutes les mesures pertinentes et coordonnées entre elles dans un seul et même projet d'agglomération, lequel doit améliorer la qualité du système de transport, orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, accroître la sécurité du trafic et réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources. Ce qui est nouveau en revanche, c'est que, à compter de la quatrième génération, des contributions forfaitaires pourront être allouées pour des arrêts de tram et de bus.

Dans leurs projets d'agglomération, les organismes responsables communiquent des informations sur l'analyse de la situation et des tendances et sur leur vision d'ensemble pour les transports et l'urbanisation. Ils présentent en outre l'état de la mise en œuvre des mesures décidées dans le cadre des générations antérieures. Sur cette base, ils exposent des stratégies sectorielles relatives aux transports et à l'urbanisation, en tenant compte du paysage, le besoin d'action et les mesures qui en découlent. Ces six modules peuvent dorénavant être actualisés à des rythmes qui leur sont propres, au sens d'une planification continue, afin de permettre une optimisation constante du projet d'agglomération. De la sorte, à compter de la quatrième génération, des priorités en termes de contenu peuvent être définies en partant du besoin d'action correspondant.

Afin de soutenir les organismes responsables dans l'élaboration de projets d'agglomération, nouveaux comme remaniés, l'ARE a proposé des entretiens d'état des lieux, qui ont été menés avec bon nombre d'organismes responsables. Pour compenser les limitations induites par la lutte contre la pandémie de COVID-19, les organismes responsables se sont vu offrir la possibilité de déposer leurs projets avec un délai supplémentaire de trois mois. Seize agglomérations en ont fait usage.

⁴⁰ FF 2010 6293

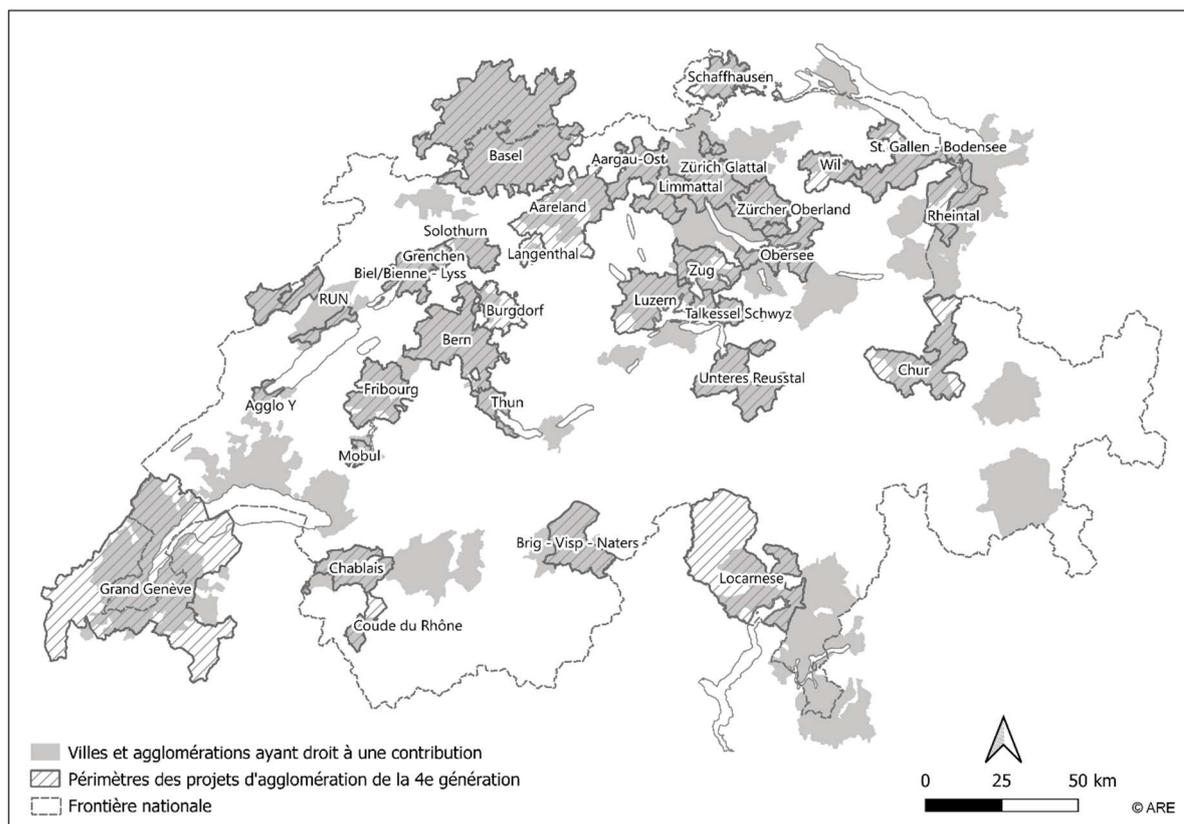
⁴¹ FF 2014 7609

⁴² FF 2020 735

⁴³ FF 2021 2397

Au total, 32 projets d'agglomération de quatrième génération ont été soumis pour examen à l'Office fédéral du développement territorial. Il s'agit en l'occurrence d'un projet nouveau⁴⁴ et de 31 projets remaniés issus des générations précédentes. Parmi les organismes responsables, on trouve quatre agglomérations transfrontalières : Bâle, le Grand Genève, Rheintal et le RUN. Douze des organismes responsables ayant bénéficié de cofinancements dans le cadre des générations précédentes⁴⁵ n'ont pas déposé de projet de cette fois-ci. Pour la première fois, l'une des cinq plus grandes agglomérations suisses (Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich), en l'espèce Lausanne-Morges, a renoncé à déposer un projet. À l'inverse, quatre villes et agglomérations⁴⁶ ayant droit à des contributions ont repris part au programme après avoir sauté une ou deux génération(s). Sur les 59 agglomérations et villes pouvant prétendre à des contributions, seules cinq⁴⁷ n'ont présenté aucun projet jusqu'ici.

Figure 1 : Projets d'agglomération déposés



2.3.2 Examen par la Confédération

2.3.2.1 Organisation et déroulement

Les projets d'agglomération déposés dans les délais ont été examinés sous la direction de l'ARE et en collaboration avec les autres offices fédéraux impliqués, à savoir l'OFROU, l'OFT et l'OFEV. Par ailleurs, une équipe externe constituée de spécialistes travaillant pour des bureaux de planification et de conseil privés a été mandatée pour accompagner le processus d'examen et formuler un deuxième avis. Les offices fédéraux impliqués et les spécialistes externes ont réalisé indépendamment les uns des autres une évaluation en trois étapes des projets d'agglomération déposés.

Afin de mieux comprendre les différents projets d'agglomération, d'éviter toute méprise et de régler les points en suspens, une table ronde de présentation et de questions/réponses a été organisée au début de chaque évaluation entre la Confédération et les organismes responsables.

Les parties ayant pris part à l'évaluation se sont ensuite rencontrées pour confronter les résultats de leurs évaluations, éliminer les divergences et élaborer un avis commun et coordonné. Enfin des ateliers de bilan ont été organisés afin de comparer les évaluations pour l'ensemble de la Suisse. Cette méthode a permis de garantir une évaluation comparable et équivalente pour tous les projets d'agglomération et une élaboration harmonisée des listes de mesures.

⁴⁴ Projet d'agglomération Grenchen

⁴⁵ Projets d'agglomération Bellinzonese, Delémont, Frauenfeld, Interlaken, Kreuzlingen-Konstanz, Lausanne-Morges, Luganese, Mendrisiotto, Nidwalden, Valais central, Werdenberg-Liechtenstein et Winterthur

⁴⁶ Projets d'agglomération Agglo Y, Chur, Rheintal et Schaffhausen

⁴⁷ Agglomérations d'Appenzell, de Glarus, de Sarnen, et de St. Moritz et ville d'Einsiedeln

Les résultats provisoires des examens par la Confédération font l'objet de discussions au niveau technique avec les organismes responsables parallèlement à la procédure de consultation. Ces entretiens techniques visent à s'assurer que tous les arguments pertinents ont été pris en compte dans l'examen. Sur la base de ces entretiens et de l'issue de la consultation sur le projet d'arrêté fédéral, d'éventuelles adaptations seront apportées aux résultats d'examen exposés ici lors d'une conférence de clôture interne à la Confédération prévue à l'automne 2022.

2.3.2.2 Examen préliminaire et examen des exigences de base

Lors de l'examen préliminaire, qui est régi par l'art. 11 OPTA, la Confédération s'assure que les projets déposés sont complets. Ceux-ci doivent ainsi impérativement contenir les éléments de rapport indispensables à leur évaluation. Certains organismes responsables ont dû être appelés à fournir des documents qui manquaient dans leur projet d'agglomération. Les organismes concernés ont fait le nécessaire dans les délais, si bien que tous les projets d'agglomération déposés ont pu être examinés.

La Confédération vérifie ensuite si les projets d'agglomération respectent les exigences de base, conformément à l'art. 12 OPTA. Il en ressort que les 32 projets d'agglomération déposés au titre de la quatrième génération remplissent les exigences de base.

2.3.2.3 Examen des mesures

La Confédération accorde son soutien aux mesures qui, à l'aune des objectifs d'efficacité formulés à l'art. 17d LUMin, présentent le meilleur rapport coût-utilité. Ce classement strict par ordre de priorité est absolument indispensable compte tenu des moyens limités et de la quantité de mesures déposées dans le cadre de la quatrième génération. Il a toutefois été établi à la lumière des visions et stratégies élaborées par les villes et agglomérations ayant droit à des contributions et en prenant en compte les interdépendances entre les diverses mesures.

Mesures individuelles

Les différentes mesures relatives aux transports sont évaluées conformément à l'art. 13 OPTA. En l'espèce, la Confédération commence par vérifier si les mesures peuvent bénéficier d'un cofinancement en vertu des prescriptions légales. Puis, elle s'assure de leur cohérence par rapport aux autres mesures de quatrième génération d'une part, et par rapport aux précédentes générations d'autre part. Ensuite, elle examine si les mesures ont été coordonnées avec les planifications nationales, cantonales, ainsi qu'avec les autres planifications suisses et des régions étrangères limitrophes. Les mesures d'infrastructure de transport sont alors évaluées à l'aune de leur rapport coût-utilité. Puis, la Confédération vérifie si les mesures sont prêtes à être réalisées et financées. De fait, au vu de l'abondance de mesures soumises et des moyens fédéraux limités qui sont à disposition, seules les mesures prêtes à être réalisées et financées et présentant un très bon ou un bon rapport coût-utilité peuvent prétendre à un cofinancement.

Sur la base de cet examen, la Confédération classe alors les mesures dans la liste A, B ou C. Et c'est pour les mesures de la liste A que le Conseil fédéral compte proposer à l'Assemblée fédérale d'accepter les crédits d'engagement en vue du cofinancement de la quatrième génération. Les mesures figurant sur la liste B sont prises en compte lors de l'évaluation des projets. Les organismes responsables pourront demander un cofinancement pour ces mesures dans le projet de la génération suivante, avec d'autres mesures. S'agissant des mesures placées sur la liste C par la Confédération, le besoin d'action insuffisant, le rapport coût-utilité défavorable ou le manque de maturité, ne justifient pas de cofinancement de la part de la Confédération. Les mesures de la liste C ne sont pas prises en compte lors de l'évaluation du projet. Si elles répondent à un besoin d'action avéré ou si elles sont retravaillées et optimisées, elles pourront, à l'instar des mesures de la liste B, être soumises à nouveau par les organismes responsables dans le cadre d'une génération ultérieure en vue d'obtenir un éventuel cofinancement.

La Confédération ne cofinance pas les mesures liées à l'urbanisation et au paysage dans le cadre du PTA. Néanmoins, elle les évalue sommairement afin de déterminer l'effet du projet d'agglomération dans son ensemble et d'examiner la coordination entre transports et urbanisation, en tenant compte du paysage.

Mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Depuis la troisième génération, les mesures relatives à la mobilité douce, à la valorisation et à la sécurité de l'espace routier et à la gestion du système de transport dont le volume d'investissement ne dépasse pas 5 millions de francs peuvent, conformément à l'art. 21a OUMin, être regroupées en paquets et proposées pour un cofinancement sous forme de contributions fédérales forfaitaires. Cette méthode permet de réduire la charge administrative relative au décompte et confère aux organismes responsables davantage de flexibilité pour remplacer des mesures qui se révéleraient irréalisables à mesure que le projet se concrétise. À partir de la quatrième génération, il est également possible de regrouper dans de tels paquets des mesures de valorisation des arrêts de tram et de bus dont les coûts ne dépassent pas 5 millions de francs. Dans le cas des mesures soumises en vue d'obtenir des contributions forfaitaires, la Confédération examine le respect des taux de coûts standardisés et la qualité de conception desdites mesures. Les organismes responsables ont regroupé dans de tels paquets les deux tiers des 1223 mesures de transport de la liste A. Les mesures potentiellement cofinancables de manière forfaitaire ont ainsi été pratiquement multipliées par deux rapport à la troisième génération.

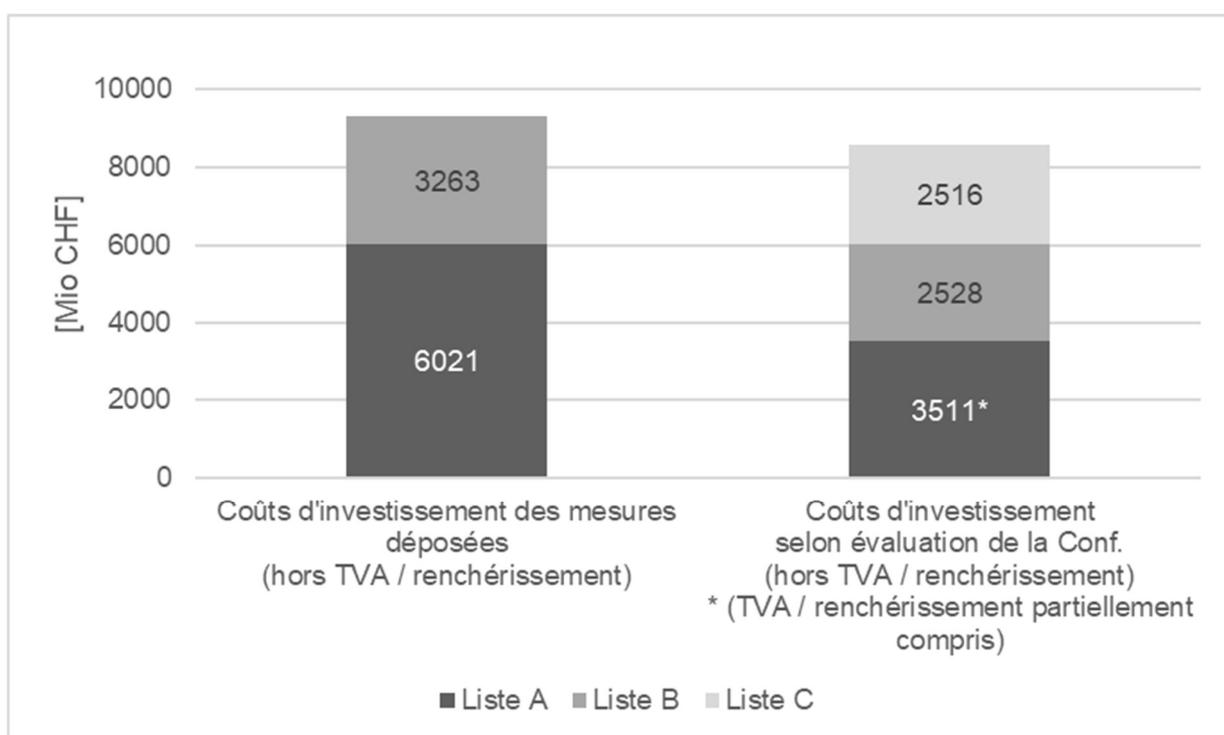
Vue d'ensemble de l'évaluation des mesures

Les 32 projets d'agglomération examinés comportaient près de 2700 mesures des listes A et B, dont un tiers environ relevaient du domaine de l'urbanisation et du paysage. Les coûts d'investissement inhérents aux mesures d'infrastructure de transport déposées au titre de la quatrième génération sont en recul de plus d'1 milliard de francs par rapport à la troisième génération pour s'établir à 9,3 milliards de francs. Deux explications à cela : d'une part, six projets d'agglomération de moins ont été déposés au titre de la quatrième génération. D'autre part, les petites et moyennes villes et agglomérations ayant droit à des contributions ont déposé moins de mesures coûteuses. L'une des raisons étant que de nombreux organismes responsables se concentrent sur la mise en œuvre des mesures déjà approuvées.

Sur les quelque 1800 mesures d'infrastructure de transport déposées, les deux tiers environ ont été présentées par les organismes responsables des villes et agglomérations ayant droit à des contributions afin d'obtenir un cofinancement au titre de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération. Les coûts d'investissements totaux de ces mesures présentées par les organismes responsables au titre de la liste A avoisinent les 6,02 milliards de francs. Quelque 77% concernent des mesures individuelles régies par l'art. 21 OUMin, tandis que les coûts d'investissement des mesures cofinancées de manière forfaitaire par la Confédération en vertu de l'art. 21a OUMin représentent 23% de cette somme.

Le montant total des cofinancements demandés dépasse largement les moyens financiers dont dispose la Confédération. Cette dernière est dès lors contrainte d'établir des priorités. Comme le montre la figure 2, la Confédération a, à l'issue de son examen, affecté à la liste A des mesures pour un total de 3,51 milliards de francs et à la liste B des mesures pour un total de 2,53 milliards de francs.⁴⁸ Près de 30% des mesures déposées ne présentaient pas un très bon ou un bon rapport coût-utilité, n'étaient pas prêtes à être financées ou réalisées ou ne répondaient pas à un besoin d'action suffisant. Elles ont donc été placées sur la liste C. Les dossiers déposés par les organismes responsables comportaient aussi des mesures n'ayant pas droit à des contributions. Lors de l'examen du projet d'agglomération, ces mesures sont prises en compte en tant que prestations assumées entièrement par les organismes responsables. Elles ne sont toutefois pas incluses dans les coûts d'investissement en vue d'un éventuel cofinancement par la Confédération.

Figure 2 Coûts d'investissement présentés pour les projets d'agglomération évalués et classement par la Confédération en fonction de leur horizon temporel



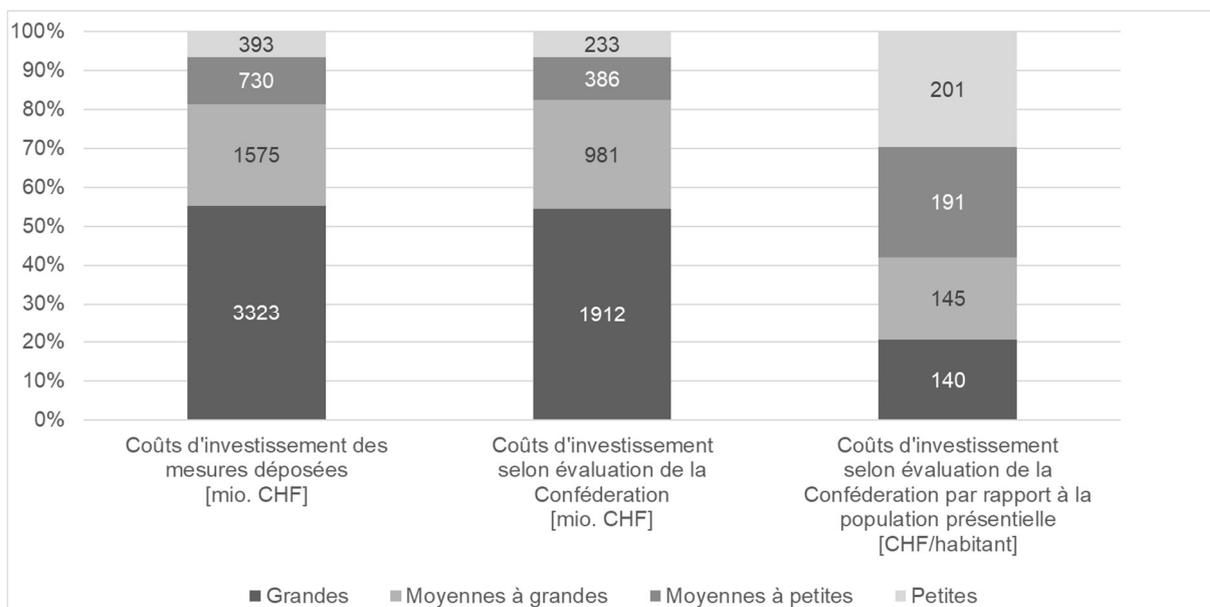
Comme le montre la figure 3, l'examen mené par la Confédération n'entraîne aucune variation déterminante du rapport de coûts d'investissement entre les villes et agglomérations de grande, moyenne et petite tailles ayant droit à des contributions. Un peu plus de la moitié des coûts d'investissement présentés au titre des mesures émane de quatre grandes agglomérations (Bâle, Berne, Genève et Zurich). Cela en dit long sur les problèmes de transport auxquels font face ces régions et sur la complexité des mesures nécessaires afin d'y remédier.

Pour autant, si l'on rapporte les coûts d'investissement à la population présente (habitants et emplois)⁴⁹, on constate que les petites villes et agglomérations ayant droit à des contributions font état de coûts d'investissement encore plus élevés.

⁴⁸ Tous les montants sont exprimés hors TVA et renchérissement et correspondent aux prix d'octobre 2020. Exception : sauf indication contraire, la TVA et le renchérissement sont compris dans les coûts d'investissement de la liste A selon l'évaluation de la Confédération et dans les contributions fédérales pour les mesures cofinancées de manière forfaitaire.

⁴⁹ La population présente s'obtient en additionnant le nombre d'habitants et la moitié des emplois.

Figure 3 : Part des coûts d'investissement de la liste A en fonction de la taille des agglomérations

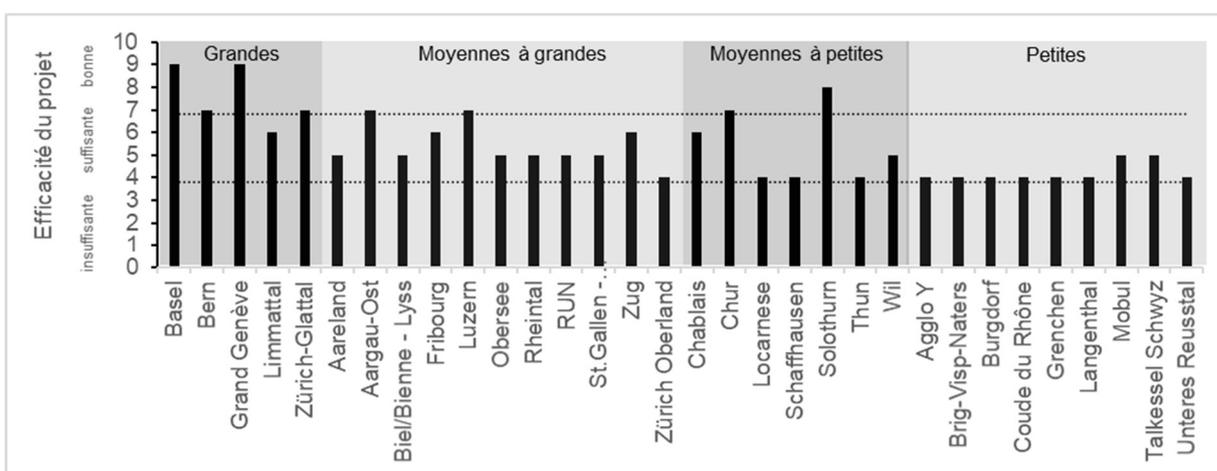


Examen de l'efficacité du projet

En vertu de l'art. 14 OPTA, l'efficacité globale d'un projet est évaluée sur la base des mesures d'infrastructure de transport ainsi que des mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage classées sur la liste A et sur la liste B par la Confédération (cf. point 2.3.2.3). La procédure d'évaluation de l'efficacité met l'utilité d'un projet d'agglomération en regard avec son coût. Afin de prendre en considération la diversité des projets d'agglomération, l'utilité et les coûts de chaque projet sont évalués sur la base d'une part des conditions spécifiques auxquelles fait face la ville ou l'agglomération concernée⁵⁰ et à d'autre part de la taille de cette dernière. Entre également en ligne de compte l'état de la mise en œuvre des mesures déjà cofinancées.

Pour bénéficier de contributions fédérales, les projets d'agglomération doivent avoir une efficacité suffisante en termes d'amélioration du système global de transport, de promotion du développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, de renforcement de la sécurité du trafic et de réduction de l'impact environnemental et de l'utilisation de ressources. La figure 4 montre que 24 projets d'agglomération affichent une efficacité suffisante (quatre à six points). L'évaluation a conclu à une bonne efficacité (sept à neuf points) pour huit projets. En revanche, aucun projet n'a atteint une très bonne efficacité (10 points ou plus). Aucun projet n'accuse non plus une efficacité insuffisante qui le priverait de toute contribution fédérale.

Figure 4 : Points d'efficacité obtenus par les projets d'agglomération



Le montant du cofinancement accordé par la Confédération est défini en tenant compte de l'efficacité, mais aussi des coûts totaux du projet. À cet effet, les coûts totaux du projet sont rapportés à la taille de la ville ou de l'agglomération ayant droit à des contributions. La plupart des projets d'agglomération présentent des coûts moyens. Cinq se démarquent par des coûts inférieurs à la moyenne, tandis que cinq autres affichent des coûts plus élevés.

⁵⁰ Coûts d'investissement rapportés à la population et au nombre d'emplois de la ville ou de l'agglomération

Conformément à l’art. 14, al. 2, OPTA, l’état de la mise en œuvre des mesures de deuxième génération convenues dans les domaines des transports, de l’urbanisation et du paysage a été évalué. En raison d’une mise en œuvre insuffisante, le Conseil fédéral prévoit, pour les neuf projets d’agglomération listés dans le tableau 2, de réduire le taux de contribution de 5 points de pourcentage, pour autant que le taux ne s’abaisse pas au-dessous du minimum fixé par l’art. 22 OUMin. Est notamment concernée l’agglomération de Wil pour laquelle, malgré une mise en œuvre insuffisante des mesures de deuxième génération convenues, une contribution fédérale de 30% est prévue en faveur des mesures de quatrième génération.

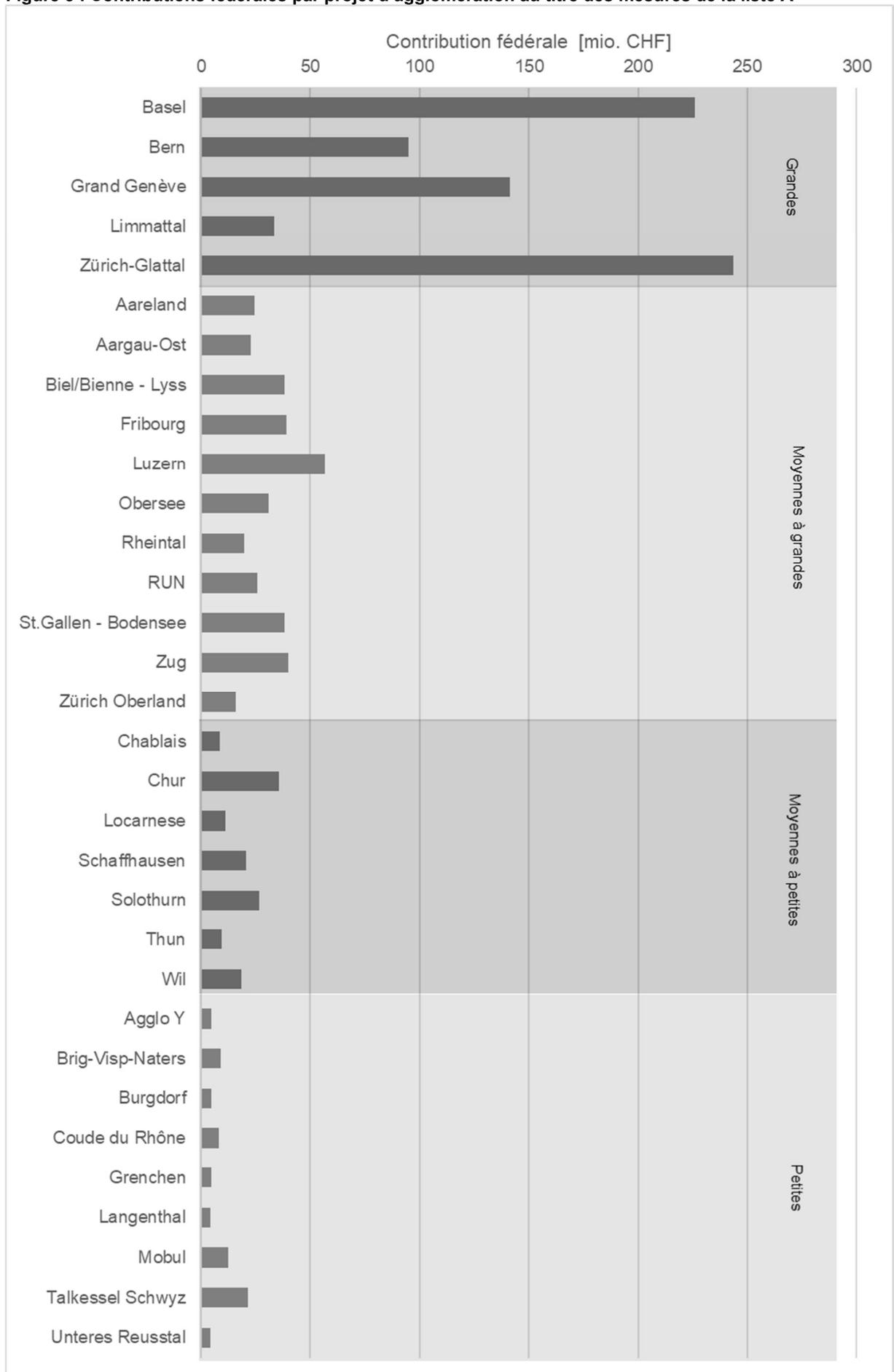
Au terme de l’évaluation réalisée, une agglomération décroche pour la première fois une contribution fédérale de 45%. Par ailleurs, huit agglomérations bénéficient de contributions fédérales à hauteur de 40%, treize agglomérations de contributions à hauteur de 35% et dix autres de contributions à hauteur de 30%. Ces taux de contribution valent pour les mesures A de quatrième génération dont la réalisation est prévue à compter de 2024.

Tableau 2 : Contribution fédérale tenant compte de la mise en œuvre

Agglomération	Réduction du taux (-5%)	Contribution fédérale en résultant	Agglomération	Réduction du taux (-5%)	Contribution fédérale en résultant
Aareland	non	35%	Locarnese	non	40%
Aargau-Ost	non	45%	Luzern	non	40%
AggloY	oui	30%	Mobul	non	35%
Basel	non	40%	Obersee	non	40%
Bern	non	40%	Rheintal	non	30%
Biel/Bienne - Lyss	non	35%	RUN	oui	30%
Brig-Visp-Naters	non	35%	Schaffhausen	non	35%
Burgdorf	oui	30%	Solothurn	non	40%
Chablais	oui	30%	St.Gallen - Bodensee	oui	35%
Chur	oui	30%	Talkessel Schwyz	non	30%
Coude du Rhône	non	30%	Thun	non	40%
Fribourg	non	35%	Unteres Reusstal	non	35%
Grand Genève	oui	35%	Wil	oui	30%
Grenchen	non	35%	Zug	non	35%
Langenthal	oui	30%	Zürich Oberland	non	35%
Limmattal	non	35%	Zürich Glattal	non	40%

Après application des taux de cofinancement retenus aux mesures placées sur la liste A par la Confédération, les contributions fédérales atteignent un total de 1,30 milliard de francs. La ventilation des contributions fédérales entre les différentes villes et agglomérations ayant droit à des contributions est illustrée à la figure 5. La vue d’ensemble détaillée des mesures se trouve à l’annexe 1.

Figure 5 : Contributions fédérales par projet d'agglomération au titre des mesures de la liste A



3 Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

3.1 Proposition du Conseil fédéral et justification

Afin que la Confédération puisse continuer à soutenir des mesures visant à améliorer les systèmes de transport dans les villes et agglomérations qui ont droit à des contributions, le Conseil fédéral entend demander aux Chambres fédérales d'allouer à compter de 2024 deux crédits d'engagement d'un montant total de 1,30 milliard de francs destinés au cofinancement des mesures prises dans le cadre des projets d'agglomération de quatrième génération.

Les crédits d'engagement sont conformes aux dispositions de la LUMin, lesquelles stipulent que la Confédération apporte sa contribution aux infrastructures de transport qui rendent plus efficace et plus durable le système global de transport dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions et qui participent à un développement territorial durable en Suisse.

Les contributions financières sont versées pour soutenir des mesures d'infrastructure en faveur du trafic routier et ferroviaire ainsi que de la mobilité douce pour autant qu'elles ne bénéficient pas déjà d'autres financements fédéraux⁵¹. Dans certaines conditions, il est également possible d'en accorder à des projets réalisés dans les régions étrangères limitrophes. Lorsque du matériel roulant spécifique destiné à la desserte capillaire permet de faire l'économie de mesures d'infrastructure importantes, des contributions peuvent également être versées pour couvrir les surcoûts correspondants du matériel roulant (art. 17a, al. 2^{bis}, LUMin). En revanche, toute contribution à l'exploitation ou à l'entretien est exclue.

Les contributions fédérales sont fonction de l'efficacité globale des projets et représentent entre 30 et 50% des coûts d'investissement imputables (art. 22 OUMin). Afin de permettre une allocation efficace des moyens, par nature limités, les projets et les mesures qu'ils contiennent sont classés par ordre de priorité sur la base des critères définis à l'art. 17d LUMin. Le Conseil fédéral demande la libération des fonds destinés à cofinancer les mesures qui contribuent à la résolution des problèmes de transport les plus prégnants, qui présentent un bon rapport coût-utilité et qui sont prêtes à être réalisées et cofinancées dans un délai de quatre ans.

3.2 Contenu projet, commentaires relatifs aux dispositions proposées

L'arrêté fédéral définit les crédits d'engagement, dresse la liste des villes et agglomérations ayant droit à un cofinancement, avec les taux de contribution correspondants et fixe le montant maximal prévu par la Confédération au titre des investissements dans les infrastructures de transport dans le cadre de la quatrième génération du PTA.

Art. 1

Cette disposition autorise, conformément à l'art. 21, al. 2, de la loi du 7 octobre 2005 sur les finances de la Confédération (LFC, SR 611.0), les deux crédits d'engagement selon l'art. 7, let. b, LFORTA pour ce qui est des mesures de la liste A de quatrième génération. Les mesures cofinancées sur la base des coûts imputables selon l'art. 21 OUMin sont approuvées hors TVA et renchérissement (cf. let. a). Les mesures regroupées par paquets dans des catégories distinctes (financement forfaitaire) selon l'art. 21a OUMin sont en revanche indiquées TVA et renchérissement compris (cf. let. b). Les raisons de cette différenciation sont exposées à l'art. 2 du projet d'arrêté fédéral.

Art. 2

En vertu de l'art. 21, al. 2, LFC, 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, souvent longue, des mesures de grande ampleur, il semble difficile de fixer dans le crédit d'engagement, dès l'élaboration de l'arrêté fédéral, des valeurs exactes en matière de renchérissement et de TVA, laquelle dépend aussi de ce renchérissement. Pour éviter de solliciter à nouveau le Parlement à une date ultérieure afin de lui demander un relèvement du crédit d'engagement, pour lequel il n'existe en fait aucune marge de manœuvre décisionnelle, cette compétence est transférée au Conseil fédéral. Cette solution a fait ses preuves pour les crédits d'engagement relatifs aux précédentes générations.

Pour ce qui est des mesures 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. Ces mesures peuvent être réalisées rapidement, ce qui exclut tout renchérissement important avant le versement de la contribution fédérale.

Art. 3

Les projets d'agglomération à soutenir, les taux de contribution respectifs et la contribution maximale par projet d'agglomération aux mesures régies par l'art. 21 OUMin (prix d'octobre 2020, hors TVA et renchérissement) et aux mesures régies par l'art. 21a OUMin (prix d'octobre 2020, TVA et renchérissement compris) figurent dans l'annexe à l'arrêté fédéral.

La contribution maximale pour les mesures relevant de l'art. 21 OUMin est constituée par les contributions maximales aux mesures individuelles 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. À cet égard, il n'est pas possible de dépasser la contribution maximale fixée par mesure (voir listes A à l'annexe 1).

La contribution maximale calculée par unité de prestation pour les mesures relevant de l'art. 21a OUMin se compose des quatre catégories de mesures pour les paquets de mesures de moindre ampleur. À cet égard, il n'est pas possible de dépasser la contribution maximale fixée par paquet (voir listes A à l'annexe 1). Les surcoûts éventuels sont à la charge des organismes responsables des projets d'agglomération.

⁵¹ Les mesures relevant des transports ferroviaires sont au premier chef financées via le FIF, mais les tronçons dévolus à la desserte capillaire (p. ex. lignes de tramway et de métro) au sens de l'art. 49, al. 3, LCdF en sont exclus.

Art. 4

L'arrêté de financement étant un arrêté fédéral simple au sens de l'art. 163, al. 2, Cst., il n'est pas sujet au référendum.

3.3 Hypothèses quant au renchérissement

En application de la motion du conseiller aux États Josef Dittli (16.3705) adoptée par les Chambres fédérales, le Conseil fédéral entend intégrer à ses arrêtés relatifs aux crédits d'engagement et au plafond de dépenses des hypothèses quant à l'évolution du renchérissement afin de fournir une base univoque pour d'éventuelles adaptations ultérieures au renchérissement réel. C'est particulièrement important pour les crédits d'engagement et le plafond de dépenses dans le cadre des comptes de la Confédération, étant donné que ceux-ci sont financés par des fonds fédéraux généraux et sont donc en concurrence avec d'autres tâches.

S'agissant des moyens prélevés dans le FORTA, il est possible de renoncer aux adaptations annuelles au renchérissement dans la mesure où ces dépenses sont intégralement financées par des recettes à affectation obligatoire. La marge de manœuvre en matière de politique de dépenses dépend donc du volume desdites recettes. Dans ce contexte, il n'est pas non plus nécessaire de présenter dans les arrêtés fédéraux les hypothèses quant à l'évolution du renchérissement relatives aux crédits d'engagement au travers desquels sont pilotés les fonds en provenance du FORTA.

4 Conséquences

4.1 Conséquences pour la Confédération

4.1.1 Conséquences financières

Le Conseil fédéral propose deux crédits d'engagement de 1296,17 millions de francs aux fins de cofinancement des mesures à réaliser dans le cadre du PTA à partir de 2024. Les dépenses inhérentes à la participation de la Confédération aux investissements dans les transports relevant des projets d'agglomération sont financées via le FORTA. Ce fonds est en large partie alimenté par des sources de financement à affectation obligatoire. En raison de cette forme de financement, les dépenses au titre du PTA ne grèvent pas le budget de la Confédération. L'instauration de délais d'exécution pour les trois premières générations du PTA laisse escompter des besoins accrus de fonds pour les années à venir. Par la suite, ces besoins devraient diminuer à nouveau. D'après des projections, les recettes du FORTA devraient connaître d'ici à 2030 l'évolution présentée dans le tableau 3⁵². Les chiffres pour la période 2021–2025 se basent sur les besoins prévisionnels de fonds indiqués par les cantons. Les chiffres à partir de 2027 et ceux pour la 4^e génération résultent d'extrapolations calculées par la Confédération.

Tableau 3 : Prélèvements dans le FORTA pour le trafic d'agglomération 2021–2030 (chiffres en millions de francs)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Projets urgents	3			0	0					
1 ^{re} génération	55	91	80	73	69	70	60	60	40	20
2 ^e génération	63	144	115	154	136	133	60	60	40	20
3 ^e génération	56	82	102	152	186	202	40	20		
4 ^e génération			0	60	70	100	80	80	100	100
5 ^e génération								20	60	100
Total PTA	177	317	347	438	461	505	240	240	240	240

Le financement des prélèvements prévus dans le FORTA en faveur du PTA et des routes nationales est assuré jusqu'en 2027. Après cela, la disponibilité de fonds pour le PTA dépendra avant tout de l'évolution des recettes alimentant le FORTA et de celle de la réalisation des projets de routes nationales. Ces prévisions sont donc à prendre avec toutes les précautions d'usage. Sur le plan des recettes, celles tirées de la surtaxe sur les huiles minérales sont particulièrement difficiles à prévoir compte tenu des efforts visant à décarboner le trafic routier. Les besoins de fonds pour financer les projets d'extension des routes nationales et les mesures d'infrastructure de transport dans les agglomérations pourraient, par ailleurs, être moins élevés que prévu en raison de retards dans la mise en œuvre des projets. Si les délais d'exécution fixés à l'art. 18 OPTA commencent à produire leurs effets, on saura à partir de 2025 pour la troisième génération du PTA et à partir de 2027 pour les deux premières générations si les fonds alloués sont intégralement utilisés.

4.1.2 Conséquences sur le personnel

Le présent texte ne requiert aucun poste supplémentaire pour la libération des crédits d'engagement périodique. La réalisation des projets relève de la compétence des organismes responsables. Le suivi des travaux, que ce soit sur le plan financier ou sur celui du contenu, sera réalisé avec les ressources de l'ARE et de l'OFROU. La gestion des fonds relève de l'OFROU pour ce qui est du FORTA.

4.2 Conséquences pour les cantons, les villes, les communes, les agglomérations et les régions de montagne

Les cantons, les villes, les communes et les agglomérations bénéficient dans une large mesure des contributions fédérales aux coûts d'investissement des infrastructures de transport. Étant donné que les problèmes de transport les plus aigus sont localisés dans les agglomérations, ce texte revêt une importance cruciale pour ces espaces. D'autant plus que les cantons, les villes et les agglomérations ne sont bien souvent pas en mesure de financer seuls les investissements pour y remédier. Et ce notamment parce que les infrastructures de transport dans les zones densément urbanisées nécessitent des investissements très élevés et ne déploient généralement leurs effets qu'en conjonction avec d'autres mesures.

Le cofinancement par la Confédération tel que prévu par le projet d'arrêté fédéral, qui s'élève à quelque 1,30 milliard de francs, permettra de générer, compte tenu du taux de contribution moyen de 37%, un volume total d'investissements de près de 3,51 milliards de francs. En d'autres termes, les cantons, les villes et les communes devront déboursier pour leur part une somme avoisinant les 2,21 milliards de francs. Les cantons, villes et communes continuent donc à supporter l'essentiel des investissements, ce qui explique que la rapidité avec laquelle les projets sont réalisés dépende de leurs capacités financières.

L'instauration, à compter de la quatrième génération, d'un délai maximal de cinq ans jusqu'au début des travaux aura pour effet d'accélérer la mise en œuvre des mesures dans les prochaines années. De fait, l'exigence d'une mise en œuvre plus rapide va obliger les organismes responsables à se concentrer sur les mesures prêtes à être réalisées et bénéficiant d'un large appui politique.

⁵² Chiffres 2021 selon facturation, 2022 et 2023 selon budget, 2024 à 2026 selon planification financière, 2027-2030 selon hypothèses de l'ARE en tenant compte du plafond de dépenses 2024-2027 tel que défini dans le message PRODES des routes nationales ; état 29.04.2022

La garantie des financements sur le long terme, l'existence de processus récurrents à présent établis et la mise en place de contributions forfaitaires pour certaines catégories de mesures devraient permettre à l'avenir de réduire les ressources à mobiliser à chaque génération par les organismes responsables.

Aucune contribution fédérale à l'entretien et à l'exploitation en matière de trafic d'agglomération n'est accordée via le FORTA. Les frais d'entretien et d'exploitation liés aux nouvelles infrastructures cofinancées seront donc à la charge des cantons, des villes et des communes.

4.3 Conséquences pour l'économie

4.3.1 Conséquences pour les agglomérations

La population des villes et des agglomérations suisses pâtit de plus en plus des problèmes de trafic, qui engendrent des nuisances sonores, de la pollution, des accidents et des embouteillages. En 2018, ces conséquences négatives pour la population, l'économie et l'environnement ont occasionné des coûts externes de 13,7 milliards de francs en Suisse⁵³.

Le FORTA garantit les fonds fédéraux nécessaires à l'amélioration du système de transport au sein des villes et agglomérations ayant droit à des contributions. L'arrêté fédéral assure aux agglomérations un cofinancement substantiel de mesures dédiées au trafic d'agglomération et présentant un rapport coût-utilité jugé bon à très bon. Il va ainsi permettre de poursuivre plus avant la coordination entre urbanisation, transports et paysages.

4.3.2 Conséquences pour l'économie dans son ensemble

Les améliorations apportées au système de transport dans les villes et les agglomérations et, partant, la meilleure accessibilité de ces dernières, va dans l'intérêt des personnes qui y vivent et y travaillent, mais aussi dans celui des secteurs du commerce, des services et du trafic de loisirs. L'arrêté fédéral entraînera par ailleurs des investissements directs de l'ordre de 4 milliards de francs. Cette somme n'inclut pas seulement les travaux de construction, mais comprend les prestations de planification et l'industrie des véhicules (via les investissements dans la mobilité électrique).

De bonnes infrastructures constituent une base importante pour le développement économique d'un pays. Le FORTA en général, et le PTA en particulier, ont pour objectif de pérenniser le bon fonctionnement des infrastructures de transport et ainsi de contribuer à la compétitivité internationale du pays. Le cofinancement des 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. Les différents modes de transport sont alors développés en exploitant leurs avantages comparatifs, ce qui permet une allocation efficace des moyens, par nature limités.

4.4 Conséquences pour le territoire et pour l'environnement

Le PTA produit, via les mesures d'infrastructure de transport cofinancées, de nombreux effets dans les zones urbaines et sur l'environnement (qualité de l'air, climat, paysages, espaces de vie, eaux, utilisation des sols et qualité de vie dans les zones urbaines). Le développement durable impose d'organiser le trafic, qui ne cesse de croître, de manière aussi respectueuse que possible de l'environnement et de préserver, voire d'améliorer, la qualité des zones urbaines. Le PTA y contribue grandement. Dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions, l'adoption d'une approche globale se traduit par une utilisation optimisée des différents modes de transport. Il y a dès lors tout lieu de s'attendre à un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce, ce qui rend possible une maîtrise plus durable de la mobilité du point de vue de l'utilisation des sols, de la consommation d'énergie, des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique.

La coordination des transports avec un développement urbain de qualité à l'intérieur du milieu bâti vise à freiner le mitage du territoire et à lutter contre la perte continue de terres cultivables et d'espaces naturels. Elle renforce par ailleurs les centres dans toutes les régions du pays. Le report du trafic d'agglomération vers les transports publics et la mobilité douce dans les zones densément peuplées va en outre dans le sens des objectifs climatiques fixés par la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂⁵⁴ et par l'Accord de Paris⁵⁵. Ainsi, près de la moitié des investissements dans des mesures en faveur des TP routiers financeront la transition vers la mobilité électrique et contribueront donc à la décarbonation du trafic routier. D'autre part, les conceptions relatives aux paysages comportant des mesures de valorisation des espaces de vie et des paysages contribuent à une bonne qualité de vie.

4.5 Conséquences pour les réseaux de mobilité et les infrastructures nationales de transport

Les moyens demandés visent à cofinancer, dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions, des infrastructures de transport qui interagissent avec les infrastructures nationales de transport. Il ne s'agit pas simplement d'absorber les volumes de transport, mais de les absorber dans le cadre d'une stratégie globale prenant en considération tous les modes de transport ainsi que le développement urbain. Les interfaces multimodales sont appelées à jouer un rôle de premier plan en la matière, en faisant le lien entre les différents modes de transport et entre les différentes régions du pays. Les plans d'aménagement des routes nationales et du chemin de fer sont également intégrés à la réflexion.

La promotion des trajets courts et des moyens de transport peu gourmands en espace revêt une importance capitale pour le PTA. Cela permet d'encourager la mobilité multimodale, d'accroître l'efficacité du système de transport dans son ensemble et de délester les infrastructures nationales de transport du trafic interne aux agglomérations.

⁵³ ARE (2021), Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse ; Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2018.

⁵⁴ RS 641.71

⁵⁵ RS 0.814.012

Inversement, l'aménagement des infrastructures nationales de transport vise à atténuer la pression du trafic dans les agglomérations. Si bien qu'au-delà des mesures prévues, il faudra prendre des mesures d'accompagnement (par ex. gestion du trafic et du stationnement, et autres mesures destinées à lisser les pointes de trafic) pour limiter au moins en partie une surcharge des systèmes régionaux de transport dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions.

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois

La compétence de l'Assemblée fédérale pour le présent arrêté ouvrant un crédit découle de l'art. 167 Cst. En vertu de l'art. 7, let. b, LFORTA, le Conseil fédéral propose, en règle générale tous les quatre ans, à l'Assemblée fédérale un crédit d'engagement pour les contributions fédérales aux mesures visant à améliorer le trafic d'agglomération. Le présent arrêté fédéral propose la libération des crédits à partir de 2024.

5.2 Compatibilité avec les engagements internationaux de la Suisse

Le financement de mesures dans les régions étrangères limitrophes des agglomérations de Bâle, du Grand Genève, de Rheintal, de Schaffhouse et du RUN est rendu possible par l'art. 17a, al. 3, LUMin. Il est possible d'intégrer des projets d'infrastructure des régions étrangères limitrophes au programme de financement à condition que ces infrastructures servent en premier lieu à améliorer la situation des transports dans la partie suisse de l'agglomération, que le pays voisin s'engage lui aussi financièrement et qu'il soit impliqué de façon appropriée dans l'organisme responsable⁵⁶. Le présent arrêté fédéral est par conséquent en conformité avec le droit européen.

5.3 Forme de l'acte à adopter

A contrario de l'art. 141, al. 1, let. c, Cst. et conformément à l'art. 163, al. 2, Cst. et à l'art. 25, al. 2, de la loi du 13 décembre 2002⁵⁷ sur le Parlement, la forme de l'acte à adopter est dans le cas présent un arrêté fédéral simple et il n'est dès lors pas sujet au référendum.

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 2 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 2 millions de francs, ce qui 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 subventions⁵⁸ s'appliquent de manière subsidiaire au FORTA. Les indemnités sont destinées aux cantons ou à leurs collectivités territoriales de droit public et sont encadrées par des accords sur les prestations conclues entre la Confédération et les organismes responsables de projets d'agglomération.

⁵⁶ FF 2006 753

⁵⁷ RS 171.10

⁵⁸ RS 616.1

6 Liste des abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
Cst.	Constitution fédérale (RS 101)
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DPTA	Directives du 13 février 2020 pour le programme en faveur du trafic d'agglomération
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer
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 (FF 2006 7999)
LFORTA	Loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (RS 725.13)
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (RS 725.116.2)
MD	Mobilité douce (déplacements à pied et à vélo)
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OPTA	Ordonnance du DETEC du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (RS 725.116.214)
OUMin	Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (RS 725.116.21)
PRODES	Programme de développement stratégique
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée

Annexe 1 Liste des mesures de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération

Remarque : Les taux de contribution et les contributions fédérales (maximales) des listes de priorité B sont des hypothèses basées sur l'examen des projets d'agglomération de quatrième génération. Le taux de contribution et la contribution fédérale ne sont en aucun cas garantis. Sous réserve d'un cofinancement futur du trafic d'agglomération par la Confédération, les mesures peuvent à nouveau être soumises pour examen dans le cadre des projets de cinquième génération ou d'une génération ultérieure.

A1-1 Transports publics

Tableau A1-1

Liste des mesures relevant de l'art. 21 OUMin, priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Aareland	Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark	2,09	35	0,73
	Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu	0,28	35	0,10
AggloY	Arrêts de bus	2,62	30	0,79
Basel	BS : Tram Petersgraben	19,62	40	7,85
	BL : Tram Letten	75,53	40	30,21
	BS : Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	1,75	40	0,70
	Weil am Rhein : Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	20,67	40	8,27
	BL : Neue Tramhaltestelle Freilager	4,98	40	1,99
	BS : Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	54,66	40	21,86
	BL : Elektrifizierung Buslinien	5,89	40	2,36
	Kaiseraugst : Neue Bushaltestelle « Aurica »	0,17	40	0,07
BS : Haltestellen Schiffflände/Marktplatz	16,42	40	6,57	
Bern	Stadt Bern, neue Haltestelle Guisanplatz	8,00	40	3,20
	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1: Baustein 4	6,70	40	2,68
	Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge	5,10	40	2,04
	Stadt Bern, Bus-/LV-Verbindung Neuenschwanderstrasse	4,00	40	1,60
	Stadt Bern, Elektrifizierung Buslinie 28	4,46	40	1,78
	Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen	15,00	40	6,00
	Bern, Elektrifizierung Buslinien 38, 41, 44, 46 und 47	7,22	40	2,89
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	5,90	40	2,36
Biel/Bienne - Lyss	Evilard, Wendeschlaufe Ortsbus Magglingen-Leubringen	0,60	35	0,21
	Biel, Fahrbahnhaltestellen zur Buspriorisierung	3,70	35	1,30
	Biel, Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterieelektrischen Betrieb	5,21	35	1,82
Chur	Busspur Chur West, Stadt Chur	3,70	30	1,11
	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	0,90	30	0,27

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Coude du Rhône	Electrification du réseau de bus urbain	1,58	30	0,47
Fribourg	Surcoûts pour le passage aux bus électriques à hydrogène A	22,40	35	7,84
	Aménagement du réseau routier pour de nouvelles lignes TP	0,84	35	0,29
Grand Genève	Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy	35,00	35	12,25
	Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire	84,00	35	29,40
	Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics	35,20	35	12,32
	Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL	18,70	35	6,55
	Axe fort TC sud autoroute section Chemin du Pavillon - Pont Pavillon	6,30	35	2,21
Langenthal	Langenthal, Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	1,10	30	0,33
	Verkehrsmanagement Dreilinden	2,80	30	0,84
Locarnese	Nuova fermata bus Avegno, Centro Punto Valle	0,60	40	0,24
Luzern	K15a Rothenburg, Knoten Butzibach – Autobahnanschluss A2	6,35	40	2,54
	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	5,52	40	2,21
	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (A-Horizont)	3,74	40	1,50
	Ladeinfrastruktur in Depots für Depotlader-Batteriebusse	2,36	40	0,94
	Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	7,40	40	2,96
	K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord	5,99	40	2,40
Mobul	Liaison multimodale sur l'axe Planchy - Pâla entre la ZI Planchy et le giratoire Sous-Crêt	5,36	35	1,88
	Electrification du réseau TP urbain	11,17	35	3,91
	Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain	3,57	35	1,25
Schaffhausen	E-Busse im Stadt- und Regionalverkehr	18,83	35	6,59
Solothurn	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiete Attisholz	8,58	40	3,43
	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	6,41	40	2,56
	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Bushaltestellen: Luterbach, Derendingen, Biberist: Bushaltestellen innere Tangentiallinie	0,30	40	0,12
	Bus-/ ÖV-Infrastruktur: Kriegstetten: Neue Buswendeschlaufe	0,78	40	0,31
St.Gallen - Bodensee	St.Gallen, Elektrifizierung Buslinien 7 und 8	5,00	35	1,75
Talkessel Schwyz	Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende	2,72	30	0,82
Zug	Kreisel Forren, Bypass Blegistrasse, Rotkreuz (TB3020.0433)	0,99	35	0,35
	Buserschliessung Steinhausen Nord und Ost	1,18	35	0,41
	Ladeinfrastruktur für E-Busse ZVB	2,67	35	0,93

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Zürich Glatttal	Zürich - Erschliessung Lengg (Gesundheitsstandort), Teil ÖV	4,01	40	1,60
	Zürich - Tram Affoltern	264,69	40	105,88
	Zürich - Erschliessung Lengg (Gesundheitsstandort), Teil ÖV	6,06	40	2,42
	Zürich - Elektrifizierung Buslinie 89	12,84	40	5,14
	Bassersdorf - Busspur neue Baltenswiler-/Bassersdorferstrasse	1,38	40	0,55
Total		871,59		333,95

Liste des mesures cofinancées de manière forfaitaire selon l'art. 21a OUMin, priorité A
Arrêts de tram et de bus

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Aareland	Paket Aufw. Bushalt. Liste A	0,51	35	0,18
Basel	Paket Aufw. Bushalt. Liste A	0,30	40	0,12
Chablais	Paquet Bus Liste A	0,37	30	0,11
Coude du Rhône	Paquet Bus Liste A	1,93	30	0,58
Fribourg	Paquet Bus Liste A	10,71	35	3,75
Limmattal	Paket Aufw. Bushalt. Liste A	0,51	35	0,18
Locarnese	Pacchetto Bus lista A	1,03	40	0,41
Mobul	Paquet Bus Liste A	1,34	35	0,47
Obersee	Paket Aufw. Bushalt. Liste A	1,20	40	0,48
Rheintal	Paket Aufw. Bushalt. Liste A	1,13	30	0,34
RUN	Paquet Bus Liste A	0,73	30	0,22
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Bushalt. Liste A	3,17	30	0,95
Zug	Paket Aufw. Bushalt. Liste A	5,00	35	1,75
Zürich Oberland	Paket Aufw. Bushalt. Liste A	0,43	35	0,15
Zürich Glattal	Paket Aufw. Bushalt. Liste A	0,60	40	0,24
Total		28,96		9,93

Liste des mesures, priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Basel	BS : Tram Klybeck	60,15	40	24,06
Bern	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp	6,63	40	2,65
	Paket Aufw, Bushalt, B-Liste	2,00	40	0,80
Biel/Bienne - Lyss	Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterieelektrischen Betrieb	8,20	35	2,87
Chur	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	1,56	30	0,47
	E-Mobilität Busse	3,05	30	0,92
	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	0,56	30	0,17
Fribourg	Modifications à apporter au G7 pour la transition vers l'hydrogène	8,50	35	2,98
	Surcoûts pour le passage aux bus électriques à hydrogène B	9,80	35	3,43
	Aménagement d'une voie bus d'accès, secteur Gérine	2,63	35	0,92
Grand Genève	Réaménagement de l'avenue A.-F.- Dubois en faveur des MD et des TP	6,30	35	2,21
	Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	12,80	35	4,48
Luzern	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (B-Horizont)	0,64	40	0,26
RUN	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2 ^e étape, y. c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuls et aménagement du carrefour d'accès	5,81	30	1,74
	Paquet Bus Liste B	4,05	30	1,22
Schaffhausen	Stadtbuserweiterung: Verlängerung Linie 1	0,85	35	0,30
	Verbesserung der ÖV-Anbindung von Feuerthalen und Flurlingen an Schaffhausen	4,10	35	1,44
Solothurn	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	2,54	40	1,02
Zug	Kreisel Blegi-/Birkenstrasse, Rotkreuz	2,27	35	0,79
	Kreisel Neuhof, Baar	4,33	35	1,52
	Busspur Neuhoferstrasse, Baar	1,18	35	0,41
	Busspur Langgasse, Baar (TB3020,0280)	2,17	35	0,76
Zürich Oberland	Uster - Busbeschleunigung	7,08	35	2,48
Zürich Glattal	Kloten - Verlängerung Stadtbahn (Flughafen - Kloten Industrie)	262,88	40	105,15
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr	40,09	40	16,04
Total		460,17		179,09

A1-2 Transport individuel motorisé

Tableau A1-4

Liste des mesures relevant de l'art. 21 OUMin, priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Aareland	Zofingen/Oftringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	14,75	35	5,16
Aargau-Ost	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 1, Etappe	7,00	45	3,15
	Verkehrstechnische Sanierung Knoten Bibenlos, Bremgarten	9,50	45	4,28
	Realisierung Parkleitsystem, Lenzburg	1,30	45	0,59
Basel	BL : Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl, kommunaler FlaMa	15,45	40	6,18
	BL : Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	14,49	40	5,80
	CEA : Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	40,72	40	16,29
	BL : Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl, FlaMa)	19,32	40	7,73
	SLA : Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	0,86	40	0,34
	BL : Fahrplanstabilität in Pratteln	1,38	40	0,55
	BL : Fahrplanstabilität in Oberwil	0,61	40	0,24
	BL : Fahrplanstabilität (Punktueller Verbesserungen)	1,01	40	0,40
	BL : Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	15,50	40	6,20
	BL : Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	6,02	40	2,41
Bern	Stadt Bern, Inselplatz	6,00	40	2,40
	Stadt Bern, Verkehrsmanagement Stadt Bern	11,00	40	4,40
	Stadt Bern/Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/Morillonstrasse bis Sandrain	13,92	40	5,57
Biel/Bienne - Lyss	Biel, Erweiterung Parkleitsystem	5,03	35	1,76
	Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis Gutenbergstrasse	6,04	35	2,11
	Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse	8,56	35	3,00
Brig-Visp-Naters	Aufwertung Gliser Allee (Brig-Glis)	5,42	35	1,90
Chur	H3a Julierstrasse : Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur	11,00	30	3,30
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	2,70	30	0,81
Grand Genève	Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à la place Albert-Thomas	6,80	35	2,38
	Réaménagement de la Place de Sardaigne et de la Place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux	5,20	35	1,82
	Requalification de la route de Suisse (3 ^e étape) : tronçons sur Prangins et Gland	28,34	35	9,92
	Réaménagement de la Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP	4,39	35	1,54

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Limmattal	Dietikon – Knotenertüchtigung Anschluss Silbern zur Busbeschleunigung	4,47	35	1,56
Luzern	Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Arsenal-/ Nidfeldstrasse	15,04	40	6,02
Mobul	Liaison multimodale entre le passage inférieur de Planchy et Combes nord	4,75	35	1,66
Obersee	Kreisel/Umbau Feldlistich/Porthofstrasse Rapperswil-Jona	1,90	40	0,76
	Kantonsstrassen Kanton SG: ÖV-Bevorzugung mittels Linienerkennung	0,51	40	0,20
	BGK Ortskernaufwertung Siebnen-Ost	4,08	40	1,63
	BGK/Ortskernaufwertung Zentrum Tuggen	6,39	40	2,56
	BGK/Ortskernaufwertung Schmerikon	4,34	40	1,74
Rheintal	Widnau, BGK Poststrasse- / Diepoldsauerstrasse	9,69	30	2,91
RUN	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, abaissement de la vitesse à 30 km/h, étape 2	5,54	30	1,66
Solothurn	Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn: Stauraummanagement Aarebrücke Westtangente	3,15	40	1,26
	Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn: Optimierung Knoten Obach	2,40	40	0,96
St.Gallen - Bodensee	Herisau, Sanierung Schwänlikreisel	5,00	35	1,75
Talkessel Schwyz	Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	10,68	30	3,20
	Verlegung Franzosenstrasse	1,43	30	0,43
	BGK Bahnhofstrasse Seewen	3,34	30	1,00
	BGK Schwyz Ortskern (1, Etappe)	4,02	30	1,21
Thun	Uetendorf, BGK Ortsdurchfahrt	5,04	40	2,02
Wil	BGK Ortsdurchfahrt Eschlikon	4,92	30	1,48
	Glärnischstrasse, Umgestaltung inkl Bushaltestellen	6,17	30	1,85
Zug	Verbindung Zugerstrasse - Kirchmattstrasse, Steinhausen	1,63	35	0,57
	Strassenverbindung Altgasse - Weststrasse, Baar	3,15	35	1,10
	Verkehr Zug Nord, Stadt Zug	5,91	35	2,07
	Aufwertung Dorf-/Rathausstrasse, Baar		35	1,59
	Aufwertung Strassenräume Dorfzentrum, Oberägeri	9,85	35	3,45
Zürich Oberland	Fehraltorf - Erschliessungsstrasse und Nordanschluss Allmendstrasse	1,62	35	0,57
Zürich Glattal	Regensdorf - Spange Althard	4,85	40	1,94
	Regensdorf - Spange Trockenloo	11,22	40	4,49
	Dübendorf/Wangen-Brütisellen – Groberschliessung Innovationspark, Parkway	15,16	40	6,06
	Regensdorf - Anpassungen Wehntalerstrasse	13,75	40	5,50
Total		436,85		163,43

Liste des mesures cofinancées de manière forfaitaire selon l'art. 21a OUMin, priorité A
Gestion du trafic

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
AggloY	Paquet GT Liste A	4,13	30	1,24
Bern	Paket VM A-Liste	10,80	40	4,32
Biel/Bienne - Lyss	Paket VM A-Liste	10,80	35	3,78
Brig-Visp- Naters	Paket VM A-Liste	0,49	35	0,17
Chablais	Paquet GT Liste A	5,70	30	1,71
Grand Genève	Paquet GT Liste A	10,34	35	3,62
Grenchen	Paket VM A-Liste	0,80	35	0,28
Langenthal	Paket VM A-Liste	1,27	30	0,38
Obersee	Paket VM A-Liste	2,63	40	1,05
Rheintal	Paket VM A-Liste	0,37	30	0,11
RUN	Paquet GT Liste A	1,50	30	0,45
Zürich Oberland	Paket VM A-Liste	1,80	35	0,63
Total		50,63		17,74

Liste des mesures cofinancées de manière forfaitaire selon l'art. 21a OUMin, priorité A
Concepts d'aménagement routier

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Aareland	Paket Aufw. Str. A-Liste	23,57	35	8,25
Aargau-Ost	Paket Aufw. Str. A-Liste	10,60	45	4,77
AggloY	Paquet VSR Liste A	5,07	30	1,52
Basel	Paket Aufw. Str. A-Liste	30,48	40	12,19
Bern	Paket Aufw. Str. A-Liste	9,88	40	3,95
Biel/Bienne - Lyss	Paket Aufw. Str. A-Liste	49,60	35	17,36
Brig-Visp- Naters	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,43	35	2,60
Burgdorf	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,47	30	1,34
Chablais	Paquet VSR Liste A	15,53	30	4,66
Chur	Paket Aufw. Str. A-Liste	20,37	30	6,11
Coude du Rhône	Paquet VSR Liste A	3,17	30	0,95
Fribourg	Paquet VSR Liste A	24,06	35	8,42
Grand Genève	Paquet VSR Liste A	14,17	35	4,96
Langenthal	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,30	30	0,99
Limmattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	9,49	35	3,32
Locarnese	Pacchetto RSS lista A	12,30	40	4,92
Luzern	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,23	40	1,29
Mobul	Paquet VSR Liste A	1,86	35	0,65
Obersee	Paket Aufw. Str. A-Liste	13,90	40	5,56
Rheintal	Paket Aufw. Str. A-Liste	14,63	30	4,39
RUN	Paquet VSR Liste A	43,07	30	12,92
Schaffhausen	Paket Aufw. Str. A-Liste	30,51	35	10,68
Solothurn	Paket Aufw. Str. A-Liste	8,98	40	3,59
St.Gallen - Bodensee	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,51	35	2,63
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,07	30	0,92
Thun	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,63	40	1,85
Unteres Reusstal	Paket Aufw. Str. A-Liste	1,60	35	0,56
Wil	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,07	30	2,12
Zug	Paket Aufw. Str. A-Liste	28,69	35	10,04
Zürich Oberland	Paket Aufw. Str. A-Liste	13,29	35	4,65

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Zürich Glatttal	Paket Aufw. Str. A-Liste	21,80	40	8,72
Total		447,33		156,88

Liste des mesures, priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Aareland	Suhr, VERAS	210,57	35	73,70
	Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt	73,31	35	25,66
Aargau-Ost	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,00	45	3,60
	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 2. Etappe	8,93	45	4,02
AggloY	APA Ouest	13,37	30	4,01
	Carrefours Ancienne-Douane - Remparts - Rue du Casino	2,43	30	0,73
	Rue des Prés-du-Lac	0,79	30	0,24
Basel	BS : Aeschenplatz	14,54	40	5,82
	BL : Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	5,00	40	2,00
Bern	Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse	7,00	40	2,80
	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	4,00	40	1,60
	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	12,00	40	4,80
	Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz	8,00	40	3,20
	Paket VM B-Liste	2,50	40	1,00
	Stadt Bern, BGK Murtenstrasse	5,10	40	2,04
	Paket Aufw. Str. B-Liste	23,90	40	9,56
Biel/Bienne - Lyss	Paket VM B-Liste	5,90	35	2,07
	Paket Aufw. Str. B-Liste	3,02	35	1,06
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. B-Liste	16,79	35	5,88
Burgdorf	Paket Aufw. Str. B-Liste	9,65	30	2,90
Chablais	Paquet VSR Liste B	10,44	30	3,13
	Réaménagement de la RC302 de Monthey à Collombey	16,74	30	5,02
Chur	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	6,81	30	2,04
	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	5,00	30	1,50
	Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfli, Stadt Chur	2,50	30	0,75
	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	1,00	30	0,30
	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,07	30	2,42
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	8,51	30	2,55
Coude du Rhône	Paquet GT Liste B	0,78	30	0,23
	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard	8,38	30	2,51
Fribourg	Paquet GT Liste B	3,16	35	1,11
	Paquet VSR Liste B	8,78	35	3,07

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Grand Genève	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la route de Vernier communale	13,26	35	4,64
	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'avril Ouest	20,40	35	7,14
	Requalification de l'avenue de la Praille (PAV) : croix MD est-ouest du quartier de Pont-Rouge à la rue du Léopard	6,40	35	2,24
	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)	19,13	35	6,70
	Aménagement MD et espaces publics dans le « Cœur de ville » de Yvonand	5,39	35	1,89
	Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit / Pont de Lancy / 1 ^{er} août) : réaménagement en surface	12,24	35	4,28
Grenchen	Paket Aufw. Str. B-Liste	19,80	35	6,93
Limmattal	Paket Aufw. Str. B-Liste	1,62	35	0,57
Locarnese	Pacchetto RSS Lista B	4,41	40	1,76
Luzern	K17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse	5,62	40	2,25
	Paket VM B-Liste	14,13	40	5,65
	K13/15: Emmen, Sprengiplatz – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)	7,55	40	3,02
	Kriens, Ringstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	9,51	40	3,80
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,96	40	1,98
	Emmen, Seetalstrasse: Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse	18,87	40	7,55
	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum	3,06	40	1,22
	K17 Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid	5,51	40	2,20
Mobul	Paquet VSR Liste B	2,44	35	0,85
Obersee	Bahnunterführung Hauptstrasse Wollerau	9,01	40	3,60
	Umbau Wollerau- und Wilenstrasse, Freienbach	6,12	40	2,45
	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,99	40	2,80
Rheintal	Umfahrung Altstätten: Netzergänzung	31,43	30	9,43
	Paket Aufw. Str. B-Liste	14,43	30	4,33
RUN	Paquet GT Liste B	5,99	30	1,80
	Paquet VSR Liste B	23,92	30	7,18
Schaffhausen	Paket Aufw. Str. B-Liste	30,39	35	10,64
Solothurn	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Knoten Dornacherstrasse / Berthastrasse	1,15	40	0,46
	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Solothurn: Querungen Werkhofstrasse	3,83	40	1,53

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Talkessel Schwyz	BGK Mythenblick Seewen	1,26	30	0,38
	BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe)	4,50	30	1,35
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,00	30	0,60
Thun	Thun, BGK Dürrenastquartier	7,71	40	3,08
Unteres Reusstal	Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen	5,80	35	2,03
	Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt	1,17	35	0,41
Wil	Netzergänzung Nord	49,05	30	14,72
	Haupt- Bronschhoferstrasse, Umgestaltung	15,60	30	4,68
	Hubstrasse, Umgestaltung mit Fahrbahnhaltestellen	5,30	30	1,59
	BGK Gupfenstrasse	9,90	30	2,97
	Paket Aufw. Str. B-Liste	11,87	30	3,56
Zug	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,50	35	2,28
Zürich Oberland	Paket Aufw. Str. B-Liste	9,40	35	3,29
Zürich Glatttal	Zürich - Hardturmstrasse - Umgestaltung Strassenraum	15,30	40	6,12
	Dietlikon - Aufwertung Strassenraum Dietlikon, Bahnhofstrasse und Velo Bassersdorf - Dietlikon, Teil Süd	5,45	40	2,18
	Kloten - Aufwertung Strassenraum Kloten, Dorf- /Bassersdorferstrasse	7,08	40	2,83
	Paket Aufw. Str. B-Liste	16,17	40	6,47
	Regensdorf BGK Watt mit Dorf-, Rümlanger-, Niederhasli- und Unterdorfstrasse	8,09	40	3,24
Total		1004,68		351,99

Liste des mesures relevant de l'art. 21 OUMin, priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Aareland	Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danz matt / Bahnhof	7,30	35	2,56
	Velovorzugsroute Zofingen – Olten, Abschnitt Zofingen – Aarburg (östlich Bahnlinie, Korridor A)	18,91	35	6,62
AggloY	Franchissement axe routier/canal à créer – Accès en entrée au Y-Parc	0,40	30	0,12
Basel	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	13,52	40	5,41
	BL : Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	14,49	40	5,80
	BL : Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	19,32	40	7,73
	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	4,39	40	1,76
	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	1,21	40	0,48
	BL : Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	7,73	40	3,09
	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendleroute Heldelinger Strasse	5,41	40	2,16
	BL : VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	11,59	40	4,64
	Rheinfeldern (DE): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	8,69	40	3,48
SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	15,45	40	6,18	
Bern	Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf	7,00	40	2,80
	Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen	25,41	40	10,16
	Stadt Bern, S-Bahnstation Bümpliz Nord, Verbreiterung und Aufwertung Bahnunterführung	11,50	40	4,60
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Länggasse, Aufwertung PostParc	10,10	40	4,04
Biel/Bienne - Lyss	Brügg, Netzlücke Querung A6	6,50	35	2,28
Brig-Visp-Naters	LV Passerelle Dorf - Bahnhofplatz mit vertikaler Verbindung (Bitsch)	3,45	35	1,21
Chablais	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	0,10	30	0,03
	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	0,25	30	0,08
	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	1,97	30	0,59
Fribourg	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (CO Avry - Rosé)	7,00	35	2,45
	Aménagement de la TransAgglo Avry-Düdingen (Tunnelstrasse - Zelg - Garmiswil)	9,63	35	3,37

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Fribourg	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Marly)	5,34	35	1,87
Grand Genève	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération	9,00	35	3,15
	Elargissement de la Voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève	10,30	35	3,61
	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz	13,93	35	4,88
	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie	22,40	35	7,84
Limmattal	Spreitenbach - Veloschnellroute, Abschnitt Spreitenbach	8,43	35	2,95
	Dietikon - Veloschnellroute, Abschnitt Dietikon – Kantonsgrenze	6,06	35	2,12
	Schlieren/Dietikon - Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren - Dietikon	50,54	35	17,69
	Spreitenbach – FVV-Steg Boostock: Ersatzneubau mit Aufwertung als Velo-Verbindung	0,25	35	0,09
	Dietikon - Velorouten Niderfeld	0,71	35	0,25
	Dietikon/Urdsorf - Veloverbindung Bhf. Glanzenberg - Urdsorf Herweg	2,02	35	0,71
	Weiningen – Südliche Fuss-/Veloverbindung Unterengstringen - Weiningen	5,05	35	1,77
Luzern	K15: Rothenburg, Wegscheid – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage	9,03	40	3,61
	Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für den Fuss- und Radverkehr	7,60	40	3,04
	K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzenthalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	11,02	40	4,41
Obersee	Langsamverkehrsführung Zürcherstrasse, Tuggen	5,99	40	2,40
	Langsamverkehrsführung Hüttnerstrasse, Wollerau	7,41	40	2,96
Rheintal	Rheinbrücke Au - Lustenau für den Fuss- und Veloverkehr	7,87	30	2,36
Solothurn	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Solothurn - Bellach	2,50	40	1,00
	Langendorf: LV-Verbindung Delta-Areal – Bahnhof BLS – Migros	2,04	40	0,82
St.Gallen - Bodensee	St.Gallen, Veloschnellroute Haggenstrasse bis Turnerstrasse	38,00	35	13,30
Talkessel Schwyz	Aufwertung Veloverbindung Turm-Nasegg – Arth	1,40	30	0,42
Wil	Unterführung Hubstrasse, Kunstbau	5,78	30	1,73
Zug	Verbindung Seeweg Unterägeri – Oberägeri	12,31	35	4,31

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Zürich Glattal	Embrach - Übergeordnetes Velonetz	5,05	40	2,02
	Regensdorf - Neue Personenunterführung Bahnhof	11,72	40	4,69
	Zürich - Einfallsachsen Velo /Weiterführung Veloschnellrouten, A-Horizont	10,11	40	4,04
	Zürich - Passerelle Juchstrasse	6,06	40	2,42
	Zürich - Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten	6,06	40	2,42
	Fällanden - Velohauptverbindung Pfaffhausen - Fällanden, Teil Nord	7,58	40	3,03
	Wallisellen - Veloschnellroute Bahnhof Wallisellen - Stadt Zürich	20,52	40	8,21
	Bachenbülach/Winkel - Velohauptverbindung Bachenbülach - Kloten (Teilabschnitt)	12,13	40	4,85
	Regensdorf - Velostation Althardstrasse	7,58	40	3,03
	Dietlikon – West-Ost-Verbindung beim Bhf. Dietlikon (Teil FVV)	5,45	40	2,18
	Glattal - «Fil Bleu Glatt» – Langsamverkehrserschliessung entlang der Glatt, 2. Etappe	13,55	40	5,42
	Bassersdorf/Dietlikon - Velohauptverbindung Baltenswil - Dietlikon, Teil West	49,04	40	19,62
	Regensdorf - Velounterführung Watterstrasse	15,16	40	6,06
Total		626,31		236,92

Liste des mesures cofinancées de manière forfaitaire selon l'art. 21a OUMin, priorité A
Mobilité douce

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Aareland	Paket LV A-Liste	2,69	35	0,94
Aargau-Ost	Paket LV A-Liste	17,31	45	7,79
AggloY	Paquet MD Liste A	2,27	30	0,68
Basel	Paket LV A-Liste	71,68	40	28,67
Bern	Paket LV A-Liste	56,30	40	22,52
Biel/Bienne - Lyss	Paket LV A-Liste	11,26	35	3,94
Brig-Visp- Naters	Paket LV A-Liste	9,31	35	3,26
Burgdorf	Paket LV A-Liste	11,37	30	3,41
Chablais	Paquet MD Liste A	4,47	30	1,34
Chur	Paket LV A-Liste	42,03	30	12,61
Coude du Rhône	Paquet MD Liste A	10,07	30	3,02
Fribourg	Paquet MD Liste A	22,80	35	7,98
Grand Genève	Paquet MD Liste A	48,03	35	16,81
Grenchen	Paket LV A-Liste	7,49	35	2,62
Langenthal	Paket LV A-Liste	5,43	30	1,63
Locarnese	Pacchetto TL lista A	11,78	40	4,71
Luzern	Paket LV A-Liste	56,15	40	22,46
Mobul	Paquet MD Liste A	8,14	35	2,85
Obersee	Paket LV A-Liste	15,88	40	6,35
Rheintal	Paket LV A-Liste	32,07	30	9,62
RUN	Paquet MD Liste A	24,50	30	7,35
Schaffhausen	Paket LV A-Liste	9,57	35	3,35
Solothurn	Paket LV A-Liste	6,53	40	2,61
St.Gallen - Bodensee	Paket LV A-Liste	21,94	35	7,68
Talkessel Schwyz	Paket LV A-Liste	9,50	30	2,85
Thun	Paket LV A-Liste	14,00	40	5,60
Unteres Reusstal	Paket LV A-Liste	10,49	35	3,67
Wil	Paket LV A-Liste	15,03	30	4,51
Zug	Paket LV A-Liste	38,09	35	13,33
Zürich Oberland	Paket LV A-Liste	18,03	35	6,31

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Zürich Glatttal	Paket LV A-Liste	52,40	40	20,96
Total		666,61		241,43

Liste des mesures, priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Aareland	Paket LV B-Liste	5,15	35	1,80
Aargau-Ost	Paket LV B-Liste	24,90	45	11,21
AggloY	Nouvelle liaison MD APA (tronçon Ouest)	2,56	30	0,77
	Paquet MD Liste B	1,39	30	0,42
Basel	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	16,42	40	6,57
	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	2,61	40	1,04
	Lörrach: Grün- und Querverbindung	3,13	40	1,25
Bern	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse	13,00	40	5,20
	Stadt Bern, Fuss-/Veloüberbindung Breitenrain - Länggasse	18,00	40	7,20
	Paket LV B-Liste	59,76	40	23,90
Biel/Bienne - Lyss	Paket LV B-Liste	10,03	35	3,51
Brig-Visp- Naters	Paket LV B-Liste	1,51	35	0,53
Burgdorf	Paket LV B-Liste	14,55	30	4,37
	Burgdorf, Fuss- und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost - Anschluss Quartier Ämmebrügg (Gyrischachen)	8,10	30	2,43
Chablais	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	0,64	30	0,19
	Liaison de mobilité douce entre Olon et le Rhône	1,97	30	0,59
	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Gryonne	2,36	30	0,71
	Paquet MD Liste B	3,94	30	1,18
Chur	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	5,00	30	1,50
	Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur	6,01	30	1,80
	Paket LV B-Liste	20,21	30	6,06
Coude du Rhône	Paquet MD Liste B	4,98	30	1,49
Fribourg	Paquet MD Liste B	9,32	35	3,26
Grand Genève	Amélioration de l'itinéraire MD le long de la route de St-Julien entre la gare de Lancy-Bachet et le chemin de Grange-Collomb	5,80	35	2,03
	Requalification de la rue Boissonnas (PAV) : croix MD nord-sud aménagement MD et paysagers	14,40	35	5,04
	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)	7,30	35	2,56
	Extension de la voie verte d'agglomération depuis la Zimeysaver en direction de la gare de Satigny	6,60	35	2,31
	Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)	15,00	35	5,25

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Grand Genève	Paquet MD Liste B	9,30	35	3,26
Grenchen	Paket LV B-Liste	2,00	35	0,70
	Paket LV B-Liste	2,20	30	0,66
Limmattal	Killwangen - Veloschnellroute, Abschnitt Killwangen	1,01	35	0,35
	Dietikon - Velo- und Fussgänger-Unterführung Poststrasse	13,34	35	4,67
	Schlieren/Oberengstringen - Veloverbindung Bhf/Zentrum Schlieren - Zentrum Oberengstringen	5,51	35	1,93
Locarnese	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5,41	40	2,16
	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: adattamento sottopasso ferroviario Rabissale a Muralto	0,26	40	0,10
	Pacchetto TL Lista B	4,08	40	1,63
Luzern	K19a Horw/Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof - Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse Unterführung	9,13	40	3,65
	K19a: Horw, Kreisel Bahnhof - Kreisel Merkur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse	7,02	40	2,81
	Paket LV B-Liste	27,47	40	10,99
Mobul	Paquet MD Liste B	3,35	35	1,17
Obersee	Paket LV B-Liste	11,72	40	4,69
Rheintal	Paket LV B-Liste	20,86	30	6,26
RUN	Paquet MD Liste B	10,07	30	3,02
Schaffhausen	Aufwertung Altstadt Süd (Südost)	8,10	35	2,84
	Paket LV B-Liste	6,52	35	2,28
Solothurn	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Selzach	2,80	40	1,12
	Paket LV B-Liste	3,00	40	1,20
St.Gallen - Bodensee	Paket LV B-Liste	59,70	35	20,90
Talkessel Schwyz	Knotensicherheit Nasegg – Fischchratten – Arth	5,40	30	1,62
	Paket LV B-Liste	1,75	30	0,53
Thun	Paket LV B-Liste	19,89	40	7,96
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	2,50	35	0,88
Wil	Paket LV B-Liste	8,16	30	2,45
Zug	Paket LV B-Liste	13,57	35	4,75
Zürich Oberland	Abschnitt Greifensee – Uster Zentrum	5,56	35	1,95
	Abschnitt Uster Zentrum – Aathal	2,02	35	0,71
	Abschnitt Aathal – Wetzikon Bahnhof	9,60	35	3,36
	Seegräben, Fuss- und Radwegbrücke Aathal	6,06	35	2,12
	Paket LV B-Liste	7,90	35	2,77

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Zürich Glatttal	Kloten/Bassersdorf - Velohauptverbindung Kloten - Bassersdorf, Teil Kloten	68,65	40	27,46
	Dübendorf - Personenunterführung Bahnhof Dübendorf	39,13	40	15,65
	Kloten/Bassersdorf - Velohauptverbindung Kloten - Bassersdorf, Teil Bassersdorf	9,60	40	3,84
	Dübendorf - Veloschnellroute Dübendorf - Greifensee, Teil Dübendorf bis Grenze Schwerzenbach	9,10	40	3,64
	Wallisellen/Dübendorf – Veloschnellroute Wallisellen bis Dübendorf	32,34	40	12,94
	Kloten / Zürich - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Flughafen - Glattpark	9,10	40	3,64
	Glattal - «Fil Bleu Glatt» – Langsamverkehrserschliessung entlang der Glatt, 3. Etappe	11,63	40	4,65
	Paket LV B-Liste	16,87	40	6,75
	Nürensdorf - Velonebenverbindung Nürensdorf, Alte Winterthurerstrasse	6,06	40	2,42
	Dübendorf - Gleisquerung Säntisstrasse	6,47	40	2,59
Total		788,85		293,24

A1-4 Interfaces multimodales

Tableau A1-11

Liste des mesures relevant de l'art. 21 OUMin, priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Aargau-Ost	Multimodale Drehscheibe, Mägenwil	3,70	45	1,67
	P+R Rudolfstetten-Friedlisberg	1,13	45	0,51
Basel	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	13,52	40	5,41
	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	3,19	40	1,28
	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen	2,67	40	1,07
	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	19,80	40	7,92
	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	0,22	40	0,09
Bern	Thurnen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Thurnen	4,00	40	1,60
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof	1,30	40	0,52
	Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Grosshöchstetten	4,00	40	1,60
	Stadt Bern, Fern- und Reisebusterminal Neufeld	4,62	40	1,85
	Agglomération Bern, Regionales Veloverleihsystem	2,00	40	0,80
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	3,50	40	1,40
Biel/Bienne - Lyss	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	2,50	35	0,88
Chablais	Interface à la halte AOMC d'Ollon	0,30	30	0,09
Chur	Multimodale Drehscheibe Landquart	5,81	30	1,74
	Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis	2,96	30	0,89
	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	2,50	30	0,75
	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	1,64	30	0,49
	Multimodale Drehscheibe Chur West	25,02	30	7,51
Coude du Rhône	Interface ferroviaire de la gare des Fumeaux	0,25	30	0,08
	Interface du hub de Martigny-Croix	1,10	30	0,33
	Interface de la gare de Martigny	8,82	30	2,65
Fribourg	Aménagement de la plateforme multimodale - nouvelle halte RER du plateau d'Agy	9,00	35	3,15
Grand Genève	Aménagement de l'interface multimodale en gare de Marignier	6,10	35	2,14
	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)	45,50	35	15,93
Grenchen	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz"	5,65	35	1,98
Limmattal	Würenlos - Vernetzung Bahnhof -Grosszelg / Im Grund	5,22	35	1,83
	Urdorf - Bahnhof Weihermatt: Optimierung Erschliessung und Zugänglichkeit	3,54	35	1,24

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Locarnese	Nodo intermodale alla fermata ferroviaria di San Nazzaro	2,19	40	0,88
Luzern	Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperonanlage	8,05	40	3,22
Obersee	Bahnhofsentwicklung Altendorf	0,88	40	0,35
	Multimodale Drehscheibe Uznach inkl. P+R	8,51	40	3,40
	Bahnhofsentwicklung Reichenburg	0,90	40	0,36
	Busdrehscheibe Eschenbach	3,02	40	1,21
RUN	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher	5,44	30	1,63
	Création d'une interface bus-train à la halte de Marin, en lien avec la prolongation de l'axe structurant TP vers le pôle Littoral Est	0,99	30	0,30
	Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus - Littorail de Colombier, y.c. réaménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de mobilités douces entre le centre et la halte	3,96	30	1,19
Solothurn	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-Attisholz	4,10	40	1,64
	Solothurn: Westbahnhof	1,15	40	0,46
	Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Süd - RBS	19,32	40	7,73
St.Gallen - Bodensee	Gossau, Neugestaltung Bushof	5,40	35	1,89
	Wittenbach, Neugestaltung Bushof	3,20	35	1,12
	St.Gallen, Verschiebung Bahnhof Bruggen und Zugang neuer Bahnhof	23,00	35	8,05
Talkessel Schwyz	Bushof Bahnhof Schwyz Seewen	6,90	30	2,07
	Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV	17,94	30	5,38
Wil	MD Stadtquerung Mitte: Veloquerung Posttunnel	12,53	30	3,76
	MD Bahnhof Wil: FWB-Haltestelle, Verschiebung (Modul 3)	9,95	30	2,99
Zürich Oberland	Pfäffikon (ZH) - Ausbau Bushof	8,19	35	2,87
	Bahnhofplatz Süd/Bankstr.	1,72	35	0,60
Zürich Glattal	Regensdorf - Bushof Süd / Überdeckung Ostring	8,49	40	3,40
	Regensdorf - Bushof Nord (Ostring)	8,59	40	3,44
	Regensdorf - Bushaltestellen Althardstrasse	4,35	40	1,74
	Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon	2,86	40	1,14
	Bassersdorf - Erschliessung Businfrastruktur Bahnhof Süd	0,51	40	0,20
	Embrach - Platzgestaltung beim Bahnhof und Fussverkehr	2,88	40	1,15
	Kloten - Unterführung Bhf. West	3,03	40	1,21
Total		367,61		130,78

Liste des mesures, priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Aargau-Ost	Multimodale Drehscheibe, Döttingen	2,40	45	1,08
	Multimodale Drehscheibe, Turgi	1,90	45	0,86
Basel	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	4,83	40	1,93
	AG : ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick	20,28	40	8,11
	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	1,81	40	0,72
	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	0,82	40	0,33
Bern	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	4,00	40	1,60
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	2,00	40	0,80
Brig-Visp-Naters	Intermodalität Bahnhof Brig Nord (Brig-Glis)	3,45	35	1,21
	Bahnhof Visp Unterführung Ost (Visp)	4,43	35	1,55
Chablais	Interface à la halte CFF de Massongex	1,58	30	0,47
	Interface à la halte CFF de Bex	4,92	30	1,48
	Interface à la halte CFF Le Grand	0,59	30	0,18
Coude du Rhône	Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully	1,82	30	0,55
Grand Genève	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)	92,00	35	32,20
	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	33,40	35	11,69
RUN	P+R Morteau (gare)	2,77	30	0,83
	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	4,94	30	1,48
	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	1,48	30	0,44
	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)	0,65	30	0,20
	Création d'une interface bus-train à la halte de Boudry	2,47	30	0,74
	Création d'une interface bus-train à la halte de Corcelles-Peseux pour la nouvelle ligne principale « Neuchâtel Ouest » restructurée	3,36	30	1,01
	Création d'une interface bus-train à la halte des Deurres pour la nouvelle ligne principale « Neuchâtel Ouest » restructurée	2,47	30	0,74
Schaffhausen	Optimierung Bahnzugang und Aufwertung Bahnhofplatz Bhf. Neunkirch (inkl. Gleisquerung)	4,97	35	1,74
Solothurn	Langsamverkehrsunterführung Hauptbahnhof Süd - RBS	35,83	40	14,33
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung	6,50	35	2,28
Zug	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Baar	7,88	35	2,76

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Zürich Oberland	Bushof	9,10	35	3,19
Zürich Glatttal	Bassersdorf - Massnahmen Personenverkehr im Vorbereich des Bahnhofs (Park+Ride / Bike + Ride / Haltestellen)	1,72	40	0,69
	Dübendorf - Bushof Bahnhof Dübendorf	9,50	40	3,80
Total		273,87		98,99

A1-5 Autres mesures (trafic marchandises, mobilité électrique)

Tableau A1-13

Liste des mesures relevant de l'art. 21 OUMin, priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [mio. CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA , montant max.
Agglo Y	Mise à disposition de bornes de recharge électrique sur le domaine public	0,98	30	0,29
Basel	BS : Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	4,64	40	1,86
	Kaiseraugst : Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	0,23	40	0,09
	BS : Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	0,97	40	0,39
Chablais	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostations	0,10	30	0,03
Coude du Rhône	Stratégie de développement des bornes de recharge sur domaine public	0,40	30	0,12
Talkessel Schwyz	Verlegung Freiverlad	7,75	30	2,33
Total		15,07		5,11

Annexe 2 État de la mise en œuvre des générations antérieures

Tableau A2-1

Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire dédiée au trafic d'agglomération

	Projet	État au 31.12.2021
a.	Ligne diamétrale de Zurich (DML), 1 ^{re} partie RER	En service, décompte établi
b.	Ligne ferroviaire Mendrisio–Varese (FMV)	En service
c.	Liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	En service

Tableau A2-2

Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération

	Projet	État au 31.12.2021
a.	ZH Glattalbahn, étapes 2 et 3	En service
b.	ZH Tram Zürich West	En service
c.	BE Tram Bern West	En service, décompte établi
d.	BE Wankdorfplatz, prolongement ligne de tram	En service, décompte établi
e.	LU Doppelspur, ligne souterraine Zentralbahn TBZ	En service
f.	ZG Stadtbahn Zug, 1 ^{er} complément	En service, décompte établi
g.	ZG Neubau Kantonsstr. Nr. 4 « Nordzufahrt »	En service, décompte établi
h.	FR Pont et tunnel de la Poya	En service, décompte établi
i.	SO Entlastung Region Olten	En service
j.	BS Tramverlegung St. Johann/Pro Volta	En service
k.	BS Tramverlängerungen Saint Louis u, Weil a. Rh	Basel Saint Louis suspendu ; Weil a. Rh. en service
l.	BL Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	En service, décompte établi
m.	BL H2 Pratteln–Liestal	En service, décompte établi
n.	AG Eigentrossierung WSB, Suhr–Aarau	En service, décompte établi
o.	TG Kerntangente Frauenfeld	Projet abandonné (votation populaire)
p.	VD Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	En service, décompte établi
q.	VD Gare Prilly–Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	En service
r.	VD Aménagements requis pour réseau TL 2008	En service, décompte établi
s.	GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	En service, décompte établi
t.	GE Tram Onex–Bernex	En service, décompte établi

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

Projet d'agglomération	Taux de contribution [%]	Contribution féd. ⁵⁹ liste A [mio. CHF]	Contribution fédérale versée ⁶⁰ [mio. CHF]
Zurich			
- Projets urgents	50	282,33	
- Projet d'agglomération	35	121,42	381,89
Aareland	40	32,24	11,95
Aargau-Ost	40	55,66	40,36
AggloY	35	17,25	1,85
Basel	40	85,70	41,26
Bern	35	148,93	57,07
Biel/Bienne	40	20,88	7,09
Brig-Visp-Naters	40	4,85	2,45
Burgdorf	40	3,74	3,07
Chur	40	11,07	6,07
Delémont	40	5,93	2,28
Frauenfeld	35	7,51	1,53
Grand Genève	40	186,05	149,23
Interlaken	40	5,14	3,31
Lausanne-Morges	40	164,96	50,84
Lugano	30	27,45	9,06
Luzern	35	45,90	40,72
Mendrisiotto	35	19,40	10,33
Mobul	35	9,27	3,31
Obersee	30	11,00	2,10
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	35	16,97	6,54
Schaffhausen	40	33,78	23,76
Solothurn	40	10,40	7,68
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	74,37	68,88
Thun	40	45,22	39,58
Zug	40	63,20	19,92
Total		1510,62	992,14

⁵⁹ Prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement

⁶⁰ État au 31.12.2021, TVA et renchérissement inclus

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

Projet d'agglomération	Taux de contribution [%]	Contribution fédér. ⁶¹ liste A [mio. CHF]	Contribution fédérale versée ⁶² [mio. CHF]
Aareland	40	58,52	10,10
Aargau-Ost	35	49,11	17,77
AggloY	35	10,94	1,77
Basel	35	92,78	44,66
Bellinzona	40	18,60	12,17
Bern	35	304,62	88,50
Biel/Bienne	30	5,76	0,61
Brig-Visp-Naters	35	20,42	1,42
Burgdorf	40	5,74	0,31
Chablais	30	2,90	0,23
Chur	40	10,93	4,73
Delémont	35	4,80	1,25
Frauenfeld	35	9,52	0,14
Fribourg	40	23,24	0,99
Grand Genève (Projet franco-valdo-genevois)	40	204,07	17,53
Interlaken	35	7,28	4,28
Kreuzlingen-Konstanz	35	5,27	0,72
Langenthal	35	11,89	0,00
Lausanne-Morges	35	185,48	5,56
Limmattal	35	82,91	53,27
Locarno	40	11,66	5,16
Lugano	35	31,23	0,88
Luzern	35	32,26	7,12
Mendrisiotto	35	9,85	1,66
Nidwald	40	3,53	0,34
Obersee	40	29,07	15,64
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	30	16,63	0,85
Schaffhausen	40	24,94	3,35
Sion	40	29,25	0,91
Solothurn	35	18,84	2,82
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	78,85	15,67
Thun	35	10,42	0,79
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	2,85
Wil	40	23,98	3,93
Winterthur	40	109,81	46,29
Zug	35	20,50	0,94
Zürich Oberland	40	33,02	0,88
Zürich Glattal	35	92,92	35,92
Total		1699,34	412,01

⁶¹ Prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement⁶² État au 31.12.2021, TVA et renchérissement inclus

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

Projet d'agglomération	Taux de contribution [%]	Montants max. pour les mesures selon art. 21 OUMin [mio. CHF]	Montants max. pour les mesures selon art. 21a OUMin [mio. CHF]	Total contribution fédérale ⁶³ liste A [mio. CHF]	Contribution fédérale versée ⁶⁴ [mio. CHF]
Aareland	35	23,05	5,25	28,30	1,77
Aargau-Ost	35	27,20	11,32	38,52	4,47
Basel	40	80,17	30,1	110,27	9,81
Bellinzone	40	4,61	4,93	9,54	0,07
Bern	35	69,85	21,09	90,94	1,81
Biel-Bienne/Lyss	40	2,20	5,04	7,24	0,00
Brig-Visp-Naters	30	7,30	4,06	11,36	1,31
Burgdorf ⁶⁵	35	92,29	3,60	95,89	0,00
Chablais	35	13,65	3,39	17,04	0,39
Delémont	35	6,14	3,03	9,17	0,03
Fribourg	35	34,11	3,48	37,59	0,53
Grand Genève	40	101,21	17,89	119,10	3,01
Kreuzlingen-Konstanz	35	3,52	5,15	8,67	0,00
Langenthal	35	2,24	8,83	11,07	0,00
Lausanne-Morges	35	120,86	14,40	135,26	0,00
Limmattal	35	225,67	3,58	229,25	87,02
Locarnese	40	8,24	8,78	17,02	0,01
Luganese	40	0,48	2,97	3,45	0,04
Luzern	35	41,31	16,68	57,99	8,51
Mendrisiotto	35	1,71	9,82	11,53	0,10
Mobul	40	5,30	8,37	13,67	2,01
Obersee	35	21,12	8,36	29,48	0,18
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	40	8,10	19,24	27,34	1,15
Solothurn	35	2,39	4,32	6,71	1,11
St. Gallen-Bodensee	35	74,19	55,67	129,86	1,65
Talkessel Schwyz	35	4,81	7,82	12,63	0,36
Thun	35	2,35	0,34	2,69	0,90
Unteres Reusstal	35	14,07	3,16	17,23	3,40
Valais central	35	14,03	18,30	32,33	0,24
Werdenberg-Liechtenstein	30	0,92	9,43	10,35	0,07
Wil	35	18,83	17,95	36,78	0,39
Winterthur und Umgebung	35	17,52	3,25	20,77	0,02
Zug	40	5,27	18,3	23,57	1,11
Zürich Oberland	40	1,77	6,17	7,94	0,49
Zürich Glattal	40	46,5	22,76	69,26	1,18
Total		1102,98	386,83	1489,81	133,13

⁶³ Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement⁶⁴ État au 31.12.2021, TVA et renchérissement inclus⁶⁵ Y compris crédit additionnel du 28 septembre 2021 (FF 2021 2397)

Annexe 3 Comparaison des cofinancements octroyés aux diverses générations

Au cours de la première génération, près de 15% des projets d'agglomération déposés avaient dû être rejetés, mais, au fil des quatre générations de projets, un nombre croissant d'agglomérations ont pu bénéficier d'un cofinancement. Ainsi, dans le cadre de la première génération, quatre des 30 projets déposés n'avaient obtenu aucun cofinancement de la part de la Confédération, alors que les 32 projets déposés dans le cadre de la quatrième génération ont tous décroché un cofinancement. Force est donc de constater que plus le temps passe, moins les exigences formelles à remplir par les projets d'agglomération constituent un obstacle à l'obtention d'un cofinancement.

Au cours des deux premières générations, la répartition entre les régions linguistiques pour ce qui est des projets déposés et cofinancés est restée la même. S'agissant de la troisième génération, un léger décalage peut être observé en faveur de la Romandie et du Tessin. Dans le cadre de la quatrième génération, de nombreuses agglomérations de l'ouest et du sud de la Suisse ont renoncé à déposer un projet, si bien que les trois quarts des projets cofinancés émanent de Suisse alémanique.

Tableau A3-1 : Répartition des projets d'agglomération déposés et cofinancés par région

Région	Première génération		Deuxième génération		Troisième génération		Quatrième génération	
	dépôtés	cofinancés	dépôtés	cofinancés	dépôtés	cofinancés	dépôtés	cofinancés
Suisse alémanique	21	18	28	26	24	23	24	24
Suisse romande	7	6	9	8	9	8	7	7
Tessin	2	2	4	4	4	4	1	1
Total	30	26	41	38	37	35	32	32

On note qu'il y a eu nettement plus de projets d'agglomération déposés et cofinancés au titre des deuxième et troisième générations qu'au titre de la première et de la quatrième. Cela s'explique par le fait que certaines agglomérations n'étaient pas encore assez bien organisées pour soumettre un projet au cours de la première génération, et que le cercle des agglomérations ayant droit à des contributions a été élargi pour la troisième génération. Le recul du nombre de projets soumis au titre de la quatrième génération peut être lié au fait que de nombreuses mesures des projets précédents n'ont pas encore été réalisées. Certaines agglomérations ont par conséquent demandé moins de fonds dans le cadre des troisième et quatrième générations ou ont fait le choix de sauter une génération afin d'aller de l'avant avec la réalisation des mesures déjà approuvées.

Si l'on considère toutes les générations du programme en faveur du trafic d'agglomération, ce sont les cinq grandes agglomérations – Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich – qui ont obtenu le plus de fonds. Mais ces agglomérations accueillent la majeure partie de la population et des emplois. Elles sont donc confrontées à des défis spécifiques en matière de transport et de trafic.

Au fil des quatre générations, on observe toutefois une hausse du pourcentage de cofinancements fédéraux destinés aux moyennes et aux petites agglomérations. De fait, les grandes agglomérations absorbent moins de 58% des investissements fédéraux de quatrième génération.

Tableau A3-2 : Ventilation des contributions fédérales des quatre générations selon la taille des agglomérations

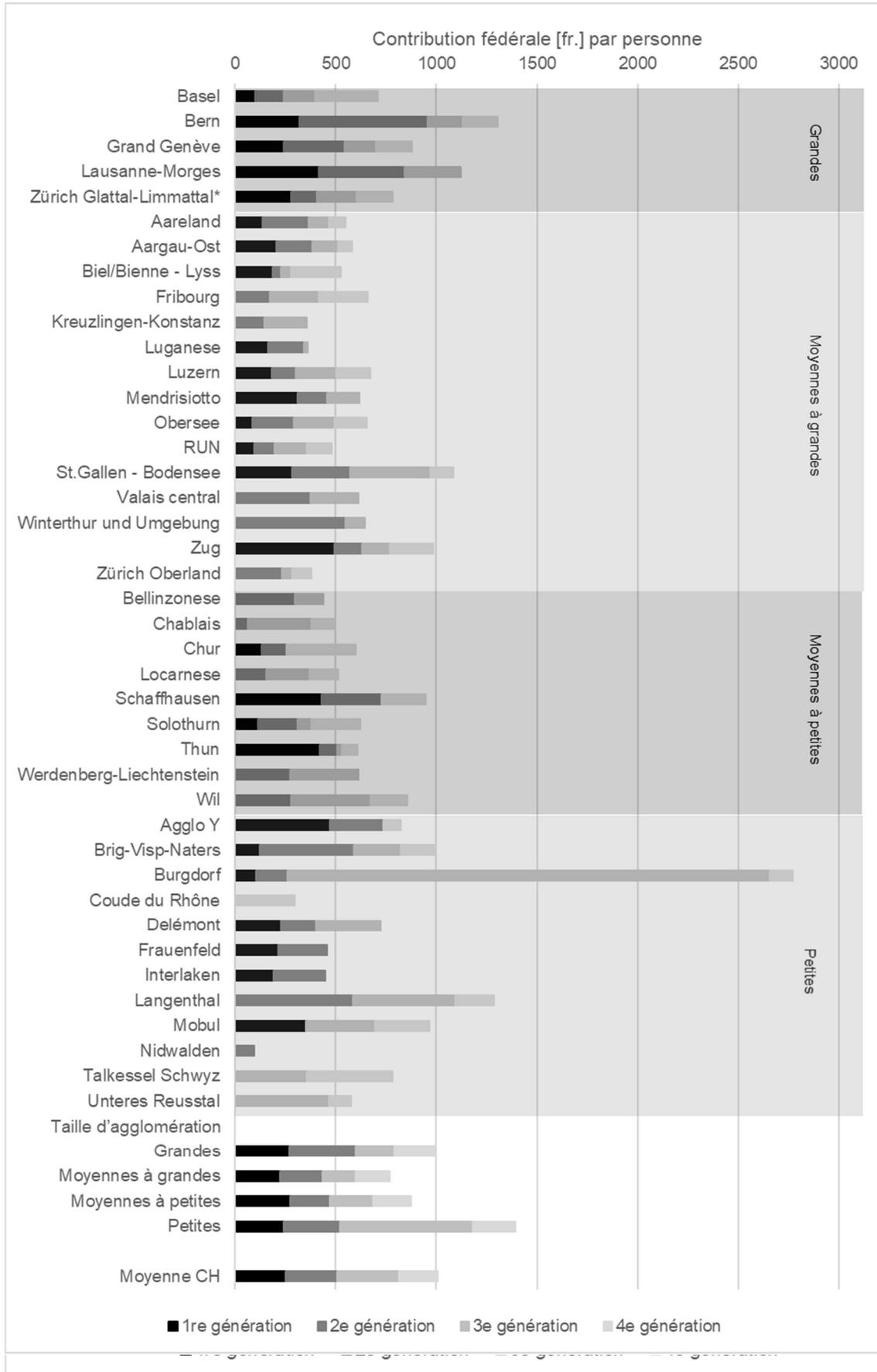
	Contrib. max. [mio. CHF]									
	Première génération		Deuxième génération		Troisième génération		Quatrième génération		Total	
Grandes agglomérations	65%	989	57%	963	51%	754	57%	740	57%	3446
Agglomérations de taille moyenne à grande	17%	264	30%	503	31%	465	27%	352	26%	1583
Agglomérations de taille moyenne à petite	12%	185	9%	156	6%	83	10%	130	9%	554
Petites agglomérations	5%	73	5%	77	13%	188	6%	74	7%	412
Total		1511		1699		1490		1296		5996

Si l'on rapporte les contributions fédérales (en valeur absolue) toutes générations confondues à la population et aux emplois⁶⁶, on s'aperçoit que les petites villes et agglomérations sont celles qui affichent les montants par individu les plus élevés.

Les écarts entre les montants par individu ont plusieurs explications. Dans les espaces à forte densité de population, les mesures sont souvent plus complexes et donc plus onéreuses. Le montant par individu est cependant relativisé par le nombre élevé d'habitants et d'emplois. Comme l'illustre le projet d'agglomération Burgdorf avec le contournement d'Oberburg, dans les petites agglomérations ou dans les espaces moins densément urbanisés, les mesures coûteuses entraînent, du fait de chiffres plus bas en termes de population et d'emplois, des montants par individu très élevés.

⁶⁶ Les coûts sont mis en regard du nombre d'habitants et de la moitié des emplois.

Figure A3-1 : Contrib. fédérales toutes générations confondues rapportées à la population et aux emplois



*Dans le cas du PA Zürich Glattal-Limmattal, les contributions fédérales englobent, au titre de la première génération, les périmètres du projet d'agglomération Glattal, Limmattal et Winterthur et incluaient le financement de la ligne diamétrale de Zurich, cofinancée à 50% par la Confédération. S'agissant des deuxième et troisième générations, les projets d'agglomération Zürich Glattal-Limmattal et Winterthur ont été évalués séparément pour l'agglomération de Zürich.

Annexe 4 Projets d'agglomération et villes et agglomérations ayant droit à des contributions

Projet d'agglomération au sens de l'OPTA	Villes et agglomérations ayant droit à des contributions selon l'OFS
Aareland	Aarau, Olten-Zofingen
Aargau-Ost	Baden-Brugg, Lenzburg, Wohlen, parties de l'agglomération de Zürich
AggloY	Parties de l'agglomération d'Yverdon
Basel	Basel, Stein
Bellinzone	Bellinzona
Bern	Parties de l'agglomération de Bern
Biel-Bienne/Lyss	Biel-Bienne/Lyss
Brig-Visp-Naters	Parties de l'agglomération de Brig – Visp
Burgdorf	Burgdorf
Chablais	Parties de l'agglomération de Monthey
Chur	Chur
Coude du Rhône	Martigny
Davos	Davos
Delémont	Delémont
Frauenfeld	Frauenfeld
Fribourg	Fribourg
Grand Genève	Genève
Interlaken	Interlaken
Kreuzlingen-Konstanz	Kreuzlingen
Langenthal	Langenthal
Lausanne–Morges	Parties de l'agglomération de Lausanne
Limmattal	Parties de l'agglomération de Zürich
Locarnese	Locarno
Luganese	Lugano
Luzern	Luzern
Mendrisiotto	Mendrisio
Mobul	Parties de l'agglomération de Bulle
Nidwald	Stans
Obersee	Lachen, Rapperswil-Jona – Rüti, parties de l'agglomération de Zürich
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	Parties de l'agglomération de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds – Le Locle
Rheintal	Parties de l'agglomération du Rheintal
Rivelac	Vevey – Montreux
Schaffhausen	Schaffhausen
Solothurn	Solothurn
St.Gallen - Bodensee	St, Gallen, Arbon – Rorschach, Amriswil - Romanshorn
Talkessel Schwyz	Schwyz, parties de l'agglomération de Zug
Thun	Thun
Unteres Reusstal	Altdorf
Valais central	Sion, Sierre
Werdenberg-Liechtenstein	Buchs
Wil	Wil
Winterthur und Umgebung°	Winterthur
Zug	Parties de l'agglomération de Zug
Zürcher Oberland	Parties de l'agglomération de Zürich
Zürich Glattal	Parties de l'agglomération de Zürich