



Feuille d'information relative au communiqué de presse du 19 décembre 2008 intitulé «Projets d'agglomération: le Conseil fédéral propose une répartition des fonds fédéraux»

## Financement du trafic d'agglomération

La loi fédérale 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 (loi sur le fonds d'infrastructure, LFI<sub>Inf</sub>) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008. Le fonds d'infrastructure a pour vocation d'investir 6 milliards sur le montant total de 20,8 milliards de francs alloué sur vingt ans dans l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Parallèlement à l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale a libéré 2,559 milliards de francs pour 23 projets urgents, prêts à être réalisés, qui permettent d'améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations.

L'un de ces projets est déjà terminé: il s'agit du métro lausannois M2. Dans le cas d'un autre projet, celui de la CEVA (Genève), un premier tronçon a été construit. La route de délestage sous Frauenfeld a été rejetée par le peuple en votation populaire. Au mois de novembre 2008, 15 projets étaient en cours de réalisation. Dans le cas de 5 autres projets, le début de la construction a été retardé par des procédures de recours-(état novembre 2008).

Pour pouvoir bénéficier des 3,4 milliards de francs restants, les agglomérations étaient censées soumettre jusqu'à fin 2007 un projet d'agglomération à la Confédération. Le projet d'agglomération doit montrer comment le développement futur de l'urbanisation doit être coordonné avec les infrastructures de transport. Il devait tenir compte des mesures en matière d'infrastructure et d'exploitation tout en combinant les transports publics, le trafic individuel motorisé et la mobilité douce.

### **Demande de contribution des agglomérations**

Fin 2007, 30 projets d'agglomération ont été déposés auprès de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) pour examen (cf. figure 1). Ces projets d'agglomération englobent 37 agglomérations dans lesquelles vivent 90 pour cent de la population suisse vivant en agglomération et deux tiers de la population suisse. Le volume de ces projets d'agglomération représente pour les deux premières périodes de financement (2011 à 2014 et 2015 à 2018) environ 17 milliards de francs. A raison d'une participation au financement d'environ 40 pour cent, le montant de la contribution s'élèverait à 6,8 milliards de francs pour la Confédération.

Les investissements dépassent donc nettement les fonds disponibles. Le Conseil fédéral est par conséquent forcé de se concentrer sur les mesures présentant le meilleur rapport coût-utilité.

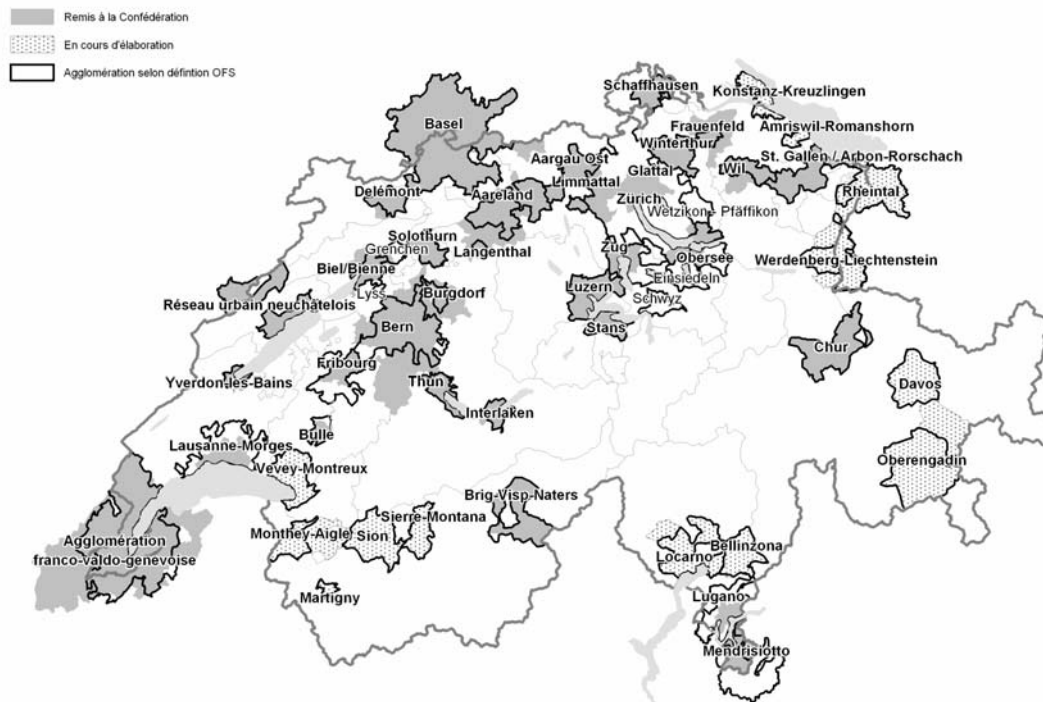


Figure 1: Projets d'agglomération présentés

### **Programme en faveur du trafic d'agglomération**

Aux termes de l'art. 7, al. 3 de la loi sur le fonds d'infrastructure, le Conseil fédéral est tenu de soumettre à l'Assemblée fédérale, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de cette loi, un programme de cofinancement de projets d'agglomération (programme en faveur du trafic d'agglomération). Dans une vue d'ensemble, il devra montrer comment il entend affecter les 3,441 milliards de francs restants destinés aux infrastructures de transport des villes et des agglomérations. Au centre du présent programme en faveur du trafic d'agglomération figure le déblocage des crédits destinés à l'amélioration des infrastructures de transport des villes et des agglomérations pour la prochaine étape allant de 2011 à 2014.

### **Taux de contribution**

Le programme en faveur du trafic d'agglomération fixera le taux de contribution de la Confédération pour chaque agglomération valable pour la première étape de financement. Dans quatre ans, ce taux sera recalculé en vue du prochain message sur le financement.

### **Liste A**

Les mesures qui figurent sur la liste A seront cofinancés par la Confédération au cours de la première période de financement (2011-2014). Le Conseil fédéral pro-



pose à l'Assemblée fédérale de libérer les moyens nécessaires à la première étape en adoptant l'arrêté fédéral (cf. tableau no 3, colonne liste A).

### Liste B

La Confédération cofinancera vraisemblablement les projets d'agglomération de la liste B durant la deuxième étape de financement (2015-2018) (cf. tableau no 3, colonne liste B). Dans son deuxième message concernant le financement, le Conseil fédéral proposera au Parlement dans quatre ans environ de libérer les montants correspondants. Auparavant, les mesures de la liste B seront une nouvelle fois examinées quant à leur rapport coût-utilité. Le Conseil fédéral se réserve donc le droit de modifier sa proposition compte tenu des résultats de cette nouvelle évaluation de l'impact des projets ou lorsqu'un projet n'est ni prêt à être financé, ni prêt à être réalisé.

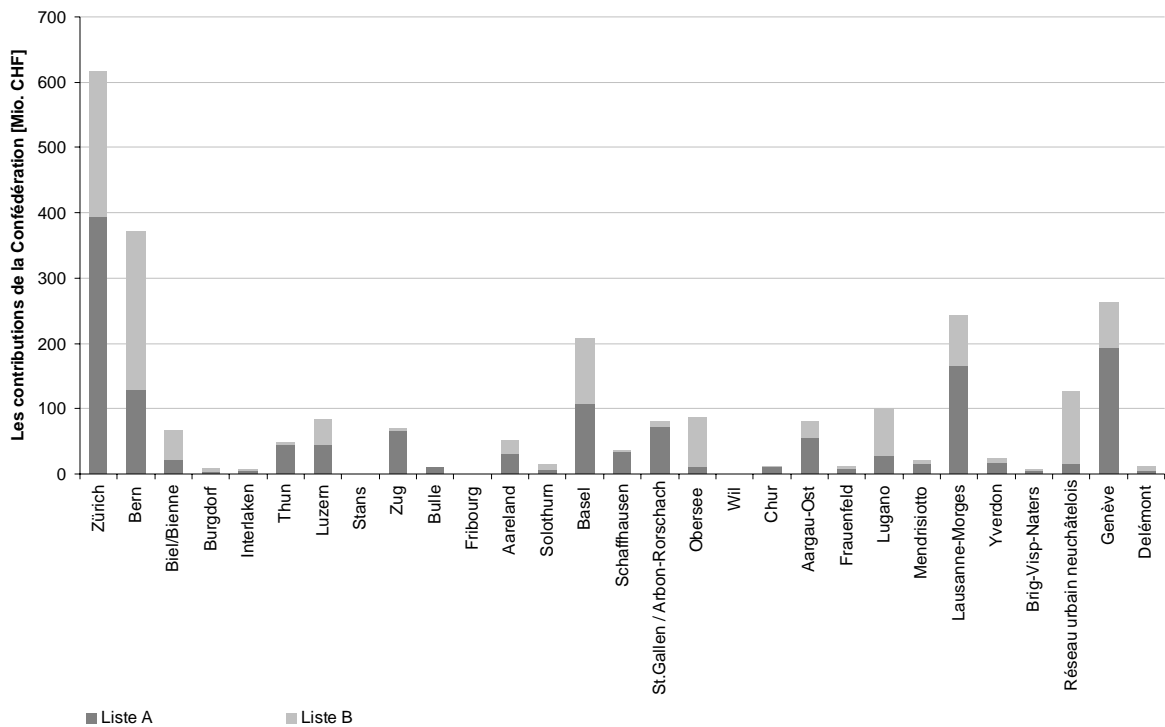


Figure 2: Contributions de la Confédération (conformément au taux de contribution) par projet d'agglomération pour les mesures des listes A et B



Projet d'agglomération	Taux de contribution fédérale [%]	Liste A (projets prêts à être financés et à être réalisés) faisant l'objet d'une demande de déblocage; contribution fédérale [en millions de CHF]	Liste B (projets prévus); reste bloquée [ en millions de CHF ]	Total [en millions de CHF ]
Zurich	35	395	221	616
Berne	35	129	242	371
Biel/Bienne	40	21	46	67
Berthoud	40	4	5	9
Interlaken	40	5	1	6
Thoune	40	45	3	48
Lucerne	35	46	39	85
Stans	0	0	0	0
Zoug	40	66	4	69
Bulle	35	9	0	9
Fribourg	0	0	0	0
Aareland	40	31	21	52
Soleure	40	7	8	15
Bâle	40	107	100	207
Schaffhouse	40	34	2	35
Saint-Gall / Arbon-Rorschach	40	72	9	81
Obersee	30	11	76	87
Wil	0	0	0	0
Coire	40	11	2	13
Aargau-Ost	40	56	26	82
Frauenfeld	35	8	4	11
Lugano	30	27	72	100
Mendrisiotto	35	17	4	21
Lausanne-Morges	40	165	78	243
Yverdon	35	17	7	24
Brigue-Viège-Naters	40	5	2	7
Neuchâtel (Réseau urbain neuchâtelois)	35	17	109	126
Genève	40	193	69	262
Delémont	40	6	6	11
<b>Total</b>		<b>1'503</b>	<b>1'155</b>	<b>2'657</b>
Réserve (bloquée)				784
<b>Total programme</b>				<b>3'441</b>

Tableau 3: Listes A et B avec les coûts par projet d'agglomération (état des prix: octobre 2005, sans le renchérissement et la TVA)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Parmi les 30 projets d'agglomération, seul celui de Langenthal ne remplissait pas les exigences de base. Il n'a pu être pris en compte dans l'évaluation de l'impact qui porte donc sur 29 projets d'agglomération.



Les contributions fédérales seront principalement investies dans les cinq principales agglomérations (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne–Morges), où les besoins en matière d'infrastructures de transport sont les plus grands. Cette canalisation des moyens financiers permet de garantir la prise en compte adéquate des projets d'agglomération qui contribuent à résoudre les problèmes de transport et d'environnement les plus importants. Le fait que les investissements soient plus faibles, en valeur absolue, en faveur des petites agglomérations s'explique par le fait que le système des transports se laisse en général améliorer sans investissements considérables. C'est aussi ce qui explique la présence, sur la liste A, de la plupart des investissements effectués dans les petites agglomérations.

Bien que quelque 60 pour cent des investissements soient prévus dans les cinq plus grandes agglomérations confrontées aux problèmes de transport les plus importants (cf. figure 2), cette part est parfaitement en rapport avec leur importance en termes de population et d'emploi (cf. figure 3). Ainsi, par habitant et personne active, les contributions fédérales destinées à ces cinq agglomérations ne sont que très légèrement supérieures à celles destinées aux petites et aux moyennes agglomérations (cf. les trois colonnes de droite de la figure 3).

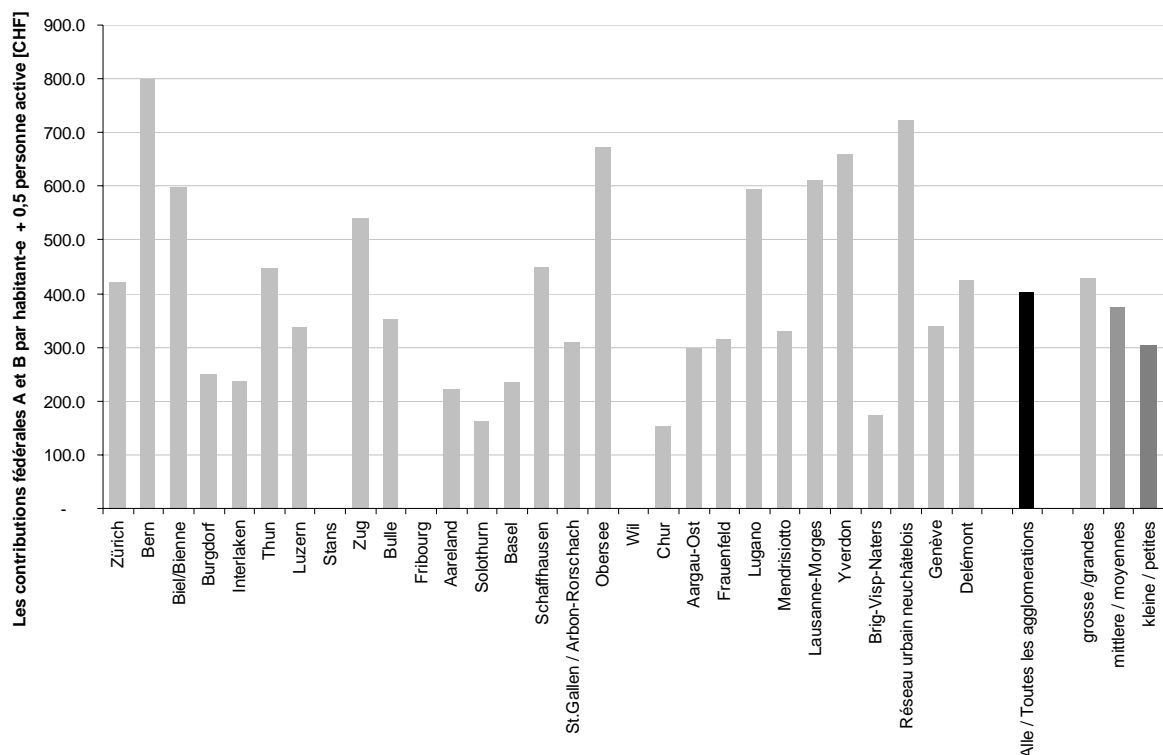


Figure 3: Les contributions fédérales par projet d'agglomération, pour les mesures des listes A et B, rapportées à la taille de l'agglomération (contribution fédérale (A + B) en francs suisses par habitant + 0,5 personne active)



## **Conséquences**

Le fonds d'infrastructure doit permettre d'assurer la continuité et la fiabilité du financement du trafic d'agglomération. Le programme en faveur du trafic d'agglomération définit les modalités de libération de la première tranche de crédits de ce fonds. Comme les plus grands problèmes se trouvent dans les agglomérations, c'est pour ces régions que le projet revêt une importance cruciale. A eux seuls, les cantons et les agglomérations ne sont pas en mesure de financer les investissements nécessaires.

Les contributions fédérales prévues par l'arrêté fédéral s'élèvent à quelque 1,5 milliard de francs et permettent de déclencher un volume total d'investissements de quelque 3,8 milliards de francs, le taux moyen de contribution étant un peu inférieur à 40 pour cent. En d'autres termes, le montant attendu de la part des cantons, des villes et des communes s'élève à quelque 2,3 milliards de francs.

Les ressources disponibles du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération seront nécessaires d'ici 2015 afin de financer les projets urgents dont la réalisation a déjà commencé. Les fonds destinés aux mesures des projets d'agglomération qui recevront des contributions de l'étape de financement 2011 - 2014, ne pourront être alloués qu'à partir de 2015. S'il est prévu de réaliser les mesures déjà entre 2011 et 2014, les agglomérations devront en assurer elles-mêmes le préfinancement.