09.083

Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011

du 11 novembre 2009

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

Par la présente, nous vous soumettons le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011et vous proposons de l'adopter. Le message comprend l'arrêté suivant:

– Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011.

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

11 novembre 2009

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Hans-Rudolf Merz
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

Condensé

Sur une période de 20 ans, six milliards de francs seront prélevés sur le fonds d'infrastructure afin d'améliorer les infrastructures de transport de certaines villes et agglomérations. L'Assemblée fédérale a déjà libéré 2,6 milliards de francs pour financer 23 projets urgents prêts à être réalisés. Le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale, avant fin 2009, un projet de répartition des quelque 3,4 milliards de francs restants entre les agglomérations.

Ces fonds seront répartis en plusieurs étapes: 1,51 milliard de francs seront libérés de 2011 à 2014 et 1,23 milliard de francs supplémentaires seront vraisemblablement alloués à partir de 2015. Il restera ainsi une réserve de 699 millions de francs, qui seront dès 2015 à la disposition d'agglomérations n'ayant pas encore reçu d'aide. Le présent message traite de la libération des crédits à partir de 2011.

En tout, 30 projets d'agglomération ont été soumis à la Confédération. La réalisation de toutes les mesures prévues d'ici à 2018 supposerait des investissements de quelque 17 milliards de francs. La Confédération devrait participer au financement à raison d'environ 40 %, soit 6,8 milliards de francs, montant nettement supérieur aux 3,4 milliards disponibles. Le Conseil fédéral est par conséquent forcé de se concentrer sur les mesures présentant le meilleur rapport coût-utilité.

Il est prévu d'allouer des contributions fédérales pour 26 des 30 projets d'agglomération présentés. La libération des crédits pour chacune de ces mesures interviendra durant la première ou la deuxième étape de financement, en fonction de leur efficacité. Les 1,51 milliard de francs de la première étape bénéficieront non seulement aux grandes agglomérations de Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges, qui sont confrontées aux plus graves problèmes en matière de transport et d'environnement, mais aussi aux plus petites agglomérations. Grâce aux moyens mis à leur disposition, toutes ces agglomérations pourront améliorer considérablement leurs systèmes de transport. Le Parlement devrait, dans la mesure du possible, libérer les fonds de la première étape de financement d'ici à fin 2010, ce qui permettra aux agglomérations d'entamer la mise en œuvre dès début 2011.

Les fonds de la deuxième étape seront alloués dans environ quatre ans. Le Conseil fédéral présentera au Parlement un nouveau message portant sur les mesures complémentaires qui seront adoptées pour les projets d'agglomération retenus. Leur rapport coût-utilité sera toutefois encore contrôlé au préalable. Ces projets seront évalués en fonction des critères prévus par la loi tels que l'amélioration qualitative du système de transport, l'accroissement de la densification urbaine, la réduction de la charge environnementale et de la consommation des ressources ainsi que l'amélioration de la sécurité du trafic.

Par le présent message et l'arrêté fédéral qui l'accompagne, le Conseil fédéral propose au Parlement d'adopter le programme en faveur du trafic d'agglomération et de libérer les ressources nécessaires au financement des projets d'agglomération, pour un montant de 1510,62 millions de francs.

Table des matières

Condensé **7510**

Liste des abréviations **7514**

1 Présentation de l'objet **7515**

1.1 Contexte 7515
1.1.1 Loi sur le fonds d'infrastructure 7515
1.1.1.1 La loi sur le fonds d'infrastructure: présentation générale 7515
1.1.1.2 Achèvement du réseau des routes nationales 7515
1.1.1.3 Elimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales 7516
1.1.1.4 Amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations 7516
1.1.1.5 Contribution au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques 7517
1.1.2 Coordination des programmes «Suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales» et «Trafic d'agglomération» 7517
1.2 Programme en faveur du trafic d'agglomération: genèse et contenu 7519
1.2.1 Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération; état de la mise en œuvre 7519
1.2.2 Programme en faveur du trafic d'agglomération: situation initiale 7521
1.2.3 Projets d'agglomération déposés (demandes de financement) 7522
1.2.4 Examen des projets: méthode et déroulement 7525
1.2.4.1 Déroulement de la procédure d'examen 7525
1.2.4.2 Méthode 7526
1.2.5 Résultat de la procédure de consultation; explications 7528
1.2.5.1 Prises de position 7528
1.2.5.2 Propositions et commentaire 7529
1.2.6 Résultats de l'examen des projets d'agglomération 7534
1.2.6.1 Réalisation des exigences de base 7534
1.2.6.2 Résultat de l'évaluation de l'ordre des priorités 7534
1.2.6.3 Résultat de l'évaluation des mesures antérieures et de l'efficacité des projets 7537
1.2.6.4 Interprétation des résultats 7541
1.2.7 Programme en faveur du trafic d'agglomération 7545
1.2.7.1 Taux de contribution 7545
1.2.7.2 Liste A 7545
1.2.7.3 Liste B 7546
1.2.7.4 Vue d'ensemble parprojet d'agglomération 7546
1.2.8 Financement 7548
1.2.8.1 Situation au regard de la politique financière actuelle de la Confédération 7548
1.2.8.2 Situation du fonds d'infrastructure 7549
1.2.8.3 Autres sources de financement 7551

1.3 Mise en œuvre du Programme en faveur du trafic d'agglomération 7554
1.3.1 Accord sur les prestations 7554
1.3.2 Convention de financement 7554
1.3.3 Suite des travaux 7555

2 Commentaire article par article 7555

3 Conséquences 7556
3.1 Conséquences pour la Confédération 7556
3.2 Conséquences pour les cantons, les villes et les communes 7556
3.3 Conséquences économiques 7557
3.4 Conséquences sur le territoire et sur l'environnement 7559

4 Liens avec le programme de la législature 7560

5 Aspects juridiques 7560
5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois 7560
5.2 Compatibilité de l'arrêté avec les obligations internationales de la Suisse 7560
5.3 Forme de l'arrêté 7561
5.4 Frein aux dépenses 7561
5.5 Compatibilité avec la loi sur les subventions 7561

Annexes
1 Liste des mesures dans le domaine du rail (ensemble des voies ferrées, stations RER), degré de priorité A 7562
2 Liste des mesures dans le domaine du rail (ensemble des voies ferrées, stations RER), degré de priorité B 7563
3 Liste des mesures dans le domaine des tramways/tramways en site propre,degré de priorité A 7565
4 Liste des mesures dans le domaine des tramways/tramways en site propre, degré de priorité B 7566
5 Liste des mesures TP-route, degré de priorité A 7567
6 Liste des mesures TP-route, degré de priorité B 7568
7 Liste des mesures concernant les TIM, degré de priorité A 7569
8 Liste des mesures concernant les TIM, degré de priorité B 7570
9 Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, degré de priorité A 7571
10 Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, degré de priorité B 7573
11 Liste des mesures concernant la valorisation des traversées de localités, resp. la sécurité de l'espace routier, degré de priorité A 7574
12 Liste des mesures concernant la valorisation des traversées de localités, resp. la sécurité de l'espace routier, degré de priorité B 7578
13 Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales, degré de priorité A 7580

14 Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales, degré de priorité B 7582
15 Liste des mesures dans le domaine de la gestion des systèmes de transports, degré de priorité A 7583
16 Liste des mesures dans le domaine de la gestion des systèmes de transports, degré de priorité B 7585
17 Liste des mesures A dans le domaine du rail, pour lesquelles le fonds d'infrastructure ne prévoit pas de cofinancement fédéral, mais qui sont examinées pour pouvoir bénéficier de contributions d'un autre fonds 7586
18 Liste des mesures B dans le domaine du rail, pour lesquelles le fonds d'infrastructure ne prévoit pas de cofinancement fédéral, mais qui sont examinées pour pouvoir bénéficier de contributions d'un autre fonds 7587

Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 *(Projet)* **7589**

Liste des abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
CFF	Chemins de fer fédéraux
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
DETEC	Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DTAP	Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
ET	Entreprise de transport
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 (loi sur le fonds d'infrastructure, LINfr); RS *725.13*
LGV	Lignes à grande vitesse (rail); voir aussi la loi fédérale du 18 mars 2005 sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance (loi sur le raccordement aux LGV, LRLGV); RS *742.140.3*
LPN	Loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage; RS *451*
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin); RS *725.116.2*
MD	Mobilité douce
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA)
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
OUMin	Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin); RS *725.116.21*
P+R	Park and Ride (parking d'échange)
RPT	Arrêté fédéral du 3 octobre 2003 concernant la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT)
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
USG	Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, LPE); RS *814.01*
ZEB	Futur développement des projets ferroviaires (Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte)

Message

1 Présentation de l'objet

1.1 Contexte

1.1.1 Loi sur le fonds d'infrastructure

1.1.1.1 La loi sur le fonds d'infrastructure: présentation générale

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, LFInfr; RS *725.13*) est entrée en vigueur le 1er janvier 2008. Le fonds d'infrastructure a pour vocation d'allouer un montant total de 20,8 milliards de francs, sur 20 ans, pour des travaux effectués dans les quatre domaines suivants (prix de 2005, hors renchérissement et TVA):

- achèvement du réseau des routes nationales (8,5 milliards de francs);
- suppression des goulets d'étranglement chroniques dans le réseau des routes nationales (5,5 milliards de francs);
- amélioration des infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations (6 milliards de francs);
- contribution au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (0,8 milliard de francs).

Les moyens du fonds d'infrastructure sont destinés à assurer le déroulement efficace et écologique des déplacements exigés par une société et une économie compétitives (art. 4, al. 1, LFInfr). L'utilisation des moyens repose sur une vision globale des transports, qui intègre tous les modes et moyens de transport , leurs avantages et leurs inconvénients, qui donne la priorité à des alternatives efficaces plutôt qu'à de nouvelles infrastructures, qui tient compte du financement à long terme et de la situation financière des pouvoirs publics, qui englobe la coordination avec le développement de l'urbanisation et la protection de l'environnement et qui vise à une prise en compte appropriée des différentes parties du pays (art. 4, al. 2, LFInfr).

1.1.1.2 Achèvement du réseau des routes nationales

Le réseau des routes nationales a été défini dans les grandes lignes dans l'arrêté sur le réseau des routes nationales de 1960. Pour être complet, ce réseau devra voir quelques lacunes comblées; de même, il s'agira d'y ajouter les compléments décidés ultérieurement. Les projets de réalisation y relatifs font partie du projet général d'achèvement du réseau des routes nationales. Cet achèvement reste une tâche commune de la Confédération et des cantons.

Conformément à l'art. 5, al. 2, LFInfr, l'Assemblée fédérale a libéré les crédits nécessaires à l'achèvement du réseau des routes nationales au moment de l'entrée en vigueur de cette loi (art. 2 de l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, FF *2007* 8019).

1.1.1.3 Elimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales

Aux termes de la LFInfr, on entend par goulet d'étranglement les tronçons du réseau existant des routes nationales sur lesquels des surcharges limitent de manière durable la capacité de fonctionnement de l'ensemble du réseau. Le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales deux ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la LFInfr. Il rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation de ce programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la période suivante (art. 6 LFInfr).

Le réseau existant des routes nationales comprend plusieurs goulets d'étranglement; les plus infirmants d'entre eux provoquent des ralentissements et des embouteillages même en dehors des heures de pointe. Le fonds d'infrastructure réserve 5,5 milliards de francs à la suppression de ces goulets. Le Conseil fédéral, dans une perspective générale, présente un programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau existant des routes nationales. Ce programme désigne les goulets d'étranglement de ce réseau et présente les mesures prévues pour les éliminer. Le programme se base sur une analyse qui tient compte de tous les modes de transport et sur les solutions de rechange étudiées pour chacun des tronçons problématiques. Parmi les solutions envisagées, on peut citer le transfert du trafic individuel motorisé vers les transports publics.

Dans le cadre de la deuxième série de mesures de stabilisation conjoncturelle, l'Assemblée nationale a libéré 300 millions de francs pour la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau de routes nationales existants, destinés à la réalisation des projets urgents Härkingen–Wiggertal et Blegi–Rütihof. Une contribution supplémentaire devra être libérée au moyen de l'arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et concernant la libération des crédits.

1.1.1.4 Amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations

Les villes et les agglomérations nécessitent d'urgence des infrastructures routières et ferroviaires pour améliorer leurs systèmes de transports. Un système de transports d'agglomérations qui fonctionne bien améliore la qualité de vie de la population et renforce la place économique.

Parallèlement à l'entrée en vigueur de la LFInfr, l'Assemblée fédérale a libéré 2,559 milliards de francs pour des projets urgents, prêts à être réalisés, qui permettent d'améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations (art. 3 et 4 de l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure).

Aux termes de l'art. 7, al. 3, LFInfr, 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). En soumettant le présent projet d'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011, le Conseil fédéral remplit cette exigence.

Après libération d'une première tranche de crédits issus du fonds d'infrastructure pour les projets urgents et prêts à être réalisés, le Conseil fédéral propose à présent un programme en faveur du trafic d'agglomération. Il informe également sur l'état d'avancement des projets urgents, dont le cofinancement court depuis le 1er janvier 2008, et montre comment il entend affecter les 3,441 milliards de francs restants destinés aux infrastructures de transports des villes et des agglomérations au cours des deux décennies à venir.

1.1.1.5 Contribution au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques

Les prestations de la Confédération en faveur des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques sont versées sous la forme de montants forfaitaires, calculés en fonction de la longueur des routes. Le Conseil fédéral désigne les cantons bénéficiaires (art. 8 LFInfr). Les cantons dotés de routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques qui reçoivent des contributions forfaitaires au sens de l'art. 8 LFInfr sont désignés à l'art. 18 et à l'annexe 3 de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin). En mettant en vigueur la loi sur le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale a simultanément libéré les montants qui sont alloués aux routes principales dans les régions de montagne et dans les régions périphériques (art. 5 de l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure).

1.1.2 Coordination des programmes «Suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales» et «Trafic d'agglomération»

Le déroulement de l'examen des projets d'agglomérations, qui s'est effectué sur plusieurs mois, a été conçu de manière à permettre à tous les offices fédéraux impliqués d'analyser dans le détail tant les mesures qui concernent chacune des agglomérations que les mesures d'ordre supérieur qui se rapportent au rail et aux routes nationales. En parallèle, l'Office fédéral des routes a effectué les études de base en vue de la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales. Ce processus a permis de coordonner les deux programmes consacrés au trafic d'agglomération et à la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales.

Des projets d'agglomération pour améliorer le système de transports

Le programme en faveur du trafic d'agglomération a pour objectif d'améliorer les systèmes de transport des agglomérations. Les progrès visés portent sur la qualité des transports, la sécurité du trafic, mais aussi sur le développement territorial et la qualité de l'environnement. Ce programme est tout particulièrement destiné à stimuler le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, le transfert du trafic vers les transports publics et la mobilité douce, et à favoriser un déroulement du trafic individuel motorisé restant qui soit aussi rationnel que possible.

Les grandes agglomérations suisses sont confrontées à la fois aux défis les plus marquants posés par le trafic d'agglomération et au problème des goulets d'étranglement sur les routes nationales.

Le rôle clé des routes nationales

Les routes nationales jouent un rôle essentiel dans la desserte des grandes agglomérations. En se chargeant d'une part considérable du trafic interne et du trafic en provenance ou à destination des agglomérations, elles contribuent de manière significative à décharger les réseaux routiers urbains. La surcharge croissante des tronçons de routes nationales situés à proximité des villes est le reflet de cette évolution. Inversement, le système de transport des agglomérations réagit de manière particulièrement sensible aux perturbations qui surviennent sur les routes nationales proches des villes. En cas d'embouteillage sur les routes nationales, le trafic se reporte sur le réseau routier d'ordre inférieur. Il n'est pas rare de voir des embouteillages supplémentaires ainsi générés qui perturbent à leur tour les transports publics routiers et les trams. Les routes nationales ont aussi des effets négatifs sur les agglomérations, tels que la production de nuisances sonores et atmosphériques auxquelles sont exposés les riverain-e-s, l'effet de coupure qu'elles produisent dans les quartiers, voire dans des localités entières, l'entrave qu'elles représentent pour le développement prévu de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti.

Compte tenu de ces interdépendances entre routes nationales et trafic d'agglomération, les mesures proposées pour supprimer les goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales se concentrent avant tout sur la fonctionnalité des routes nationales dans les secteurs centraux des agglomérations. Par ailleurs, lorsqu'il s'agira d'aménager un tronçon de route nationale, qui traverse une zone urbanisée qui s'est développée au fil du temps, la préférence sera donnée à une variante qui permet de contribuer à la réhabilitation urbanistique du quartier en question.

Le rôle de la concertation, à l'exemple de Berne, de Lausanne et de Zurich

Dans la région bernoise, par exemple, le programme en faveur du trafic d'agglomération prévoit des investissements importants dans le domaine des transports publics. Ainsi, l'offre de RER sera étoffée pour atteindre une cadence au quart d'heure. Le nœud ferroviaire de Berne fera lui aussi l'objet d'importants investissements dans la planification; il est en outre prévu de compléter le réseau de trams bernois en créant un important axe nord-sud entre Ostermundigen et Köniz. Du côté des routes nationales, l'A6 devrait passer à six pistes entre les bifurcations de Wankdorf et Muri, et parallèlement, une nouvelle déviation est à créer dans le secteur du raccordement d'Ostring, sur l'actuel tronçon de route nationale. Une telle mesure, bien que plus coûteuse qu'un aménagement de la route nationale existante, permet une revalorisation significative du tissu bâti, fortement prétérité par l'itinéraire actuel de l'A6. De plus, cette mesure est avantageuse pour le trafic en

ville de Berne et recèle un potentiel de revalorisation important du quartier situé dans le secteur du raccordement d'Ostring.

A Lausanne, un étoffement massif de l'offre de transports publics est également prévu, dans le cadre du Futur développement des projets ferroviaires (ZEB) et du programme en faveur du trafic d'agglomération. Ces projets concernent en premier lieu l'ouest lausannois, qui devrait voir la réalisation d'une quatrième voie sur le tronçon Lausanne–Renens, la création d'une gare RER Prilly-Malley et la construction du tram Lausanne–Renens, mesures qui devraient délester quelque peu le nœud autoroutier de Crissier-Ecublens. A Morges, les terrains sont si limités que l'élargissement de la route nationale existante n'est pas compatible avec les exigences d'urbanisme. Dès lors, on renoncera à un tel projet et on se contentera d'élaborer une solution satisfaisante à moyen et à long terme. Dans un premier temps, on se limitera à désenchevêtrer les flux de trafic problématiques en amenant des améliorations sur le tronçon Ecublens–Villars–Ste-Croix (goulet d'étranglement de Crissier) afin d'améliorer la qualité du trafic.

Dans l'agglomération zurichoise, il est prévu de maintenir le cap actuel qui consiste, côté route, à supprimer les goulets d'étranglement sur la route de contournement nord de la ville et, côté rail, à construire une ligne transversale, ainsi qu'à améliorer l'offre RER: les flux de pendulaires, qui sont en forte croissance et essentiellement focalisés sur le centre-ville, sont gérés à l'aide d'une offre RER qui est déjà attrayante et qui demande encore à être améliorée. Dans cette région, les routes nationales ont en particulier pour fonction d'absorber et de canaliser le trafic individuel motorisé, afin de dégager sur le réseau routier d'ordre inférieur des capacités pour absorber le trafic d'agglomération.

1.2 Programme en faveur du trafic d'agglomération: genèse et contenu

1.2.1 Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération; état de la mise en œuvre

Parallèlement à l'adoption de la loi sur le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale a alloué un montant de 2,559 milliards de francs pour la concrétisation de 23 projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération (arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, FF *2007* 8019). Leur réalisation rapide doit contribuer de manière déterminante à améliorer la situation dans le domaine du trafic d'agglomération et à éviter que tous les projets ne doivent être réalisés en même temps.

La condition pour bénéficier du cofinancement de la Confédération était que la phase de construction de ces projets commence avant fin 2008 (art. 7, al. 1, LINfr). L'un de ces projets est déjà terminé et inauguré: il s'agit du métro lausannois M2. Dans le cas d'un autre projet, celui du CEVA, la phase de réalisation de l'étape qui doit bénéficier d'un cofinancement n'est pas encore commencée; toutefois, la participation de la Confédération est considérée comme garantie, puisqu'une première étape du projet est déjà terminée. Suite à un échec dans les urnes, un projet ne pourra, quant à lui, pas être concrétisé (route de délestage sous Frauenfeld). Dans le cas des 20 autres projets, le début de la construction est intervenu avant fin 2008 et un

seul projet (route de délestage de Frauenfeld) n'a pas atteint la phase de concrétisation; les crédits de 25 millions de francs correspondants sont réservés à des réalisations entreprises dans le cadre des projets d'agglomération.

L'état d'avancement de chacun des projets d'infrastructure est esquissé dans les tableaux no 1 et 2 ci-après:

Tableau no 1

Projets d'infrastructure ferroviaire urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d'agglomération

	Projet	Etat à mi-septembre 2009
a.	Ligne transversale de Zurich (DML), RER, 1re étape	En construction
b.	Raccordement ferroviaire Mendrisio–Varese (FMV)	En construction
c.	Raccordement ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	Autorisation obtenue le 05.05.2008; recours en cours; financement garanti du fait d'une première étape réalisée

Tableau no 2

Projets d'infrastructure ferroviaire urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d'agglomération

		Projet	Etat à mi-septembre 2009
a.	ZH	Ligne de la vallée de la Glatt, étapes 2 et 3	En construction
b.	ZH	Tramway Zurich Ouest	En construction
c.	BE	Tramway Berne Ouest	En construction
d.	BE	Place de Wankdorf et prolongement de la ligne de tramway	En construction
e.	LU	Doublement de la voie et tracé en souterrain de la Zentralbahn	En construction
f.	ZG	RER de Zoug, 1re extension partielle	En construction
g.	ZG	Construction de la nouvelle route cantonale no 4 «Accès nord»	En construction
h.	FR	Pont et tunnel de la Poya	En construction
i.	SO	Désengorgement de la région d'Olten	En construction
j.	BS	Modification de la ligne de tramway de St. Johann/Pro Volta	En construction
k.	BS	Prolongement des lignes de tramways pour Saint Louis et Weil-am-Rhein en ville de Bâle	En construction

		Projet	Etat à mi-septembre 2009
l.	BL	Gare de Dornach Arlesheim/doublement de la voie à Stollenrain	En construction
m.	BL	H2 Pratteln – Liestal	En construction
n.	AG	Wynental et Suhrentalbahn (WSB): mise en site propre entre Suhr et Aarau	En construction
o.	TG	Route de délestage sous Frauenfeld (F21)	Projet interrompu (rejeté aux urnes)
p.	VD	Ouchy – Les Croisettes, Métro M2	Terminé; inauguration: 18.09.2008
q.	VD	Gare de Prilly-Malley, Réseau express vaudois (REV)	En construction
r.	VD	Aménagement requis par le réseau TL 2008	En construction
s.	GE	Tramway Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	En construction
t.	GE	Tramway Onex–Bernex	En construction

1.2.2 Programme en faveur du trafic d'agglomération: situation initiale

L'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les art. 17*a* à 17*d* de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (art. 7, al. 2, LInfr): la Confédération verse des contributions pour les infrastructures de transport qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports dans les villes et les agglomérations. Ces contributions sont destinées à financer l'aménagement des infrastructures routières et ferroviaires, ainsi que celles qui favorisent la mobilité douce. Des contributions peuvent également être versées pour financer les mesures correspondantes prises à l'étranger dans les régions frontalières. Les contributions d'exploitation sont exclues (art. 17*a* LUMin). Les moyens sont destinés aux projets d'amélioration des infrastructures qui offrent le meilleur rapport coût-utilité et qui se situent là où se concentrent les problèmes de transport les plus urgents. Le Conseil fédéral propose la libération des versements en faveur des projets les plus efficaces, prêts à être réalisés et dont le financement est assuré.

La libération des crédits par l'Assemblée fédérale intervient par étapes quadriennales (art. 7, al. 4, LFInfr). Compte tenu de la situation du fonds (cf. ch. 1.2.8.2) et du programme en faveur de la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales, les modalités de financement des projets d'agglomération ne pourront être abordées qu'après achèvement des projets urgents, soit vers 2015. Les tranches suivantes sont prévues respectivement à partir de 2015, 2019 et 2023 (cf. ch. 1.3.3), selon les modalités de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin) et selon les directives édictées par le DETEC. Des éléments de base supplémentaires figurent dans le Manuel d'utilisation pour les Projets d'agglomération, partie Transports et organisation du territoire, rédigé par l'Office fédéral du développement territorial à l'intention des cantons et des agglomérations, dans le mes-

sage du 14 novembre 2001 concernant la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT)[1], ainsi que dans le message du 7 septembre 2005 sur la législation d'exécution concernant la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT)[2], dans le message du 2 décembre 2005 concernant le fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (Fonds d'infrastructure)[3], ainsi que dans les commentaires de l'OUMin et le guide OFROU «La mobilité douce dans les projets d'agglomération».

Incontestablement, on ne saurait attendre un programme définitif des constructions vu l'horizon temporel évoqué. Partant, dans son programme, le Conseil fédéral demande dans un premier temps la libération des moyens pour la première étape, puis expose, sur la base des données actuelles, une vue d'ensemble des moyens nécessaire à moyen terme. Ainsi, le programme est formulé de manière suffisamment flexible pour être en mesure de réagir aux changements de contexte.

Le programme en faveur du trafic d'agglomération se base sur les projets d'agglomération, partie transports et urbanisation, proposés par les organismes responsables. Ces organismes sont constitués en général d'un ou de plusieurs cantons, ainsi que d'autres collectivités territoriales (communes ou régions). Un projet d'agglomération comprend une analyse de la situation actuelle et future des transports et de l'urbanisme dans l'agglomération. Il met en évidence les interventions nécessaires à partir desquelles il déduit les mesures à prendre, au niveau des infrastructures ou non liées aux infrastructures, afin d'améliorer le système des transports à long terme; ces mesures font l'objet d'une planification générale des transports et de l'urbanisation.

1.2.3 Projets d'agglomération déposés (demandes de financement)

Au 31 décembre 2007, 30 projets d'agglomération ont été soumis pour examen à l'Office fédéral du développement territorial (cf. fig. nº 1). Ces projets ont le statut de demandes de financement au sens de la loi sur les subventions. Recouvrant 37 agglomérations, ils touchent 90 % de la population des agglomérations et deux tiers de la population suisse. Treize projets d'agglomération supplémentaires ont été annoncés et les demandes de financement correspondantes sont attendues pour la deuxième période de financement. Cinq agglomérations n'ont déposé ni annoncé aucun projet d'agglomération à ce jour.

Le volume des investissements annoncés au travers des projets d'agglomération déposés jusqu'ici pour les deux premières périodes de financement (sur quatre), à savoir à partir de 2011et à partir de 2015, s'élève à quelque 17 milliards de francs. Bien que cette somme comprenne des projets ne donnant pas droit à des contributions en vertu de la loi sur le fonds d'infrastructure, ce volume d'investissements demandé à la Confédération par les agglomérations dépasse nettement les moyens à disposition pour la période concernée. Pour une participation de la Confédération à raison de 30 à 50 %, les moyens financiers demandés à l'Etat se situent dans une fourchette comprise entre 5,1 et 8,5 milliards de francs pour la période considérée.

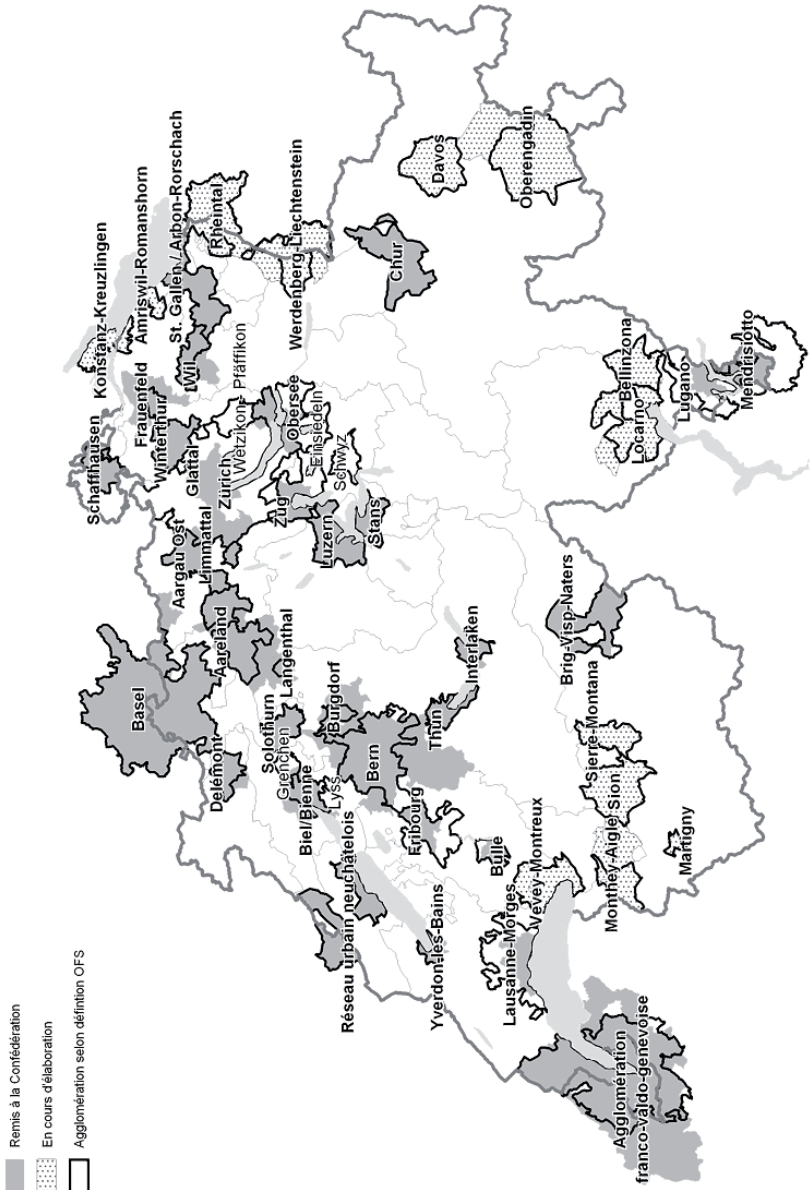
1 FF **2002** 2155
2 FF **2005** 5641
3 FF **2006** 753

Une réserve suffisante de plusieurs centaines de millions de francs doit être prévue pour la période d'après 2018 ainsi que pour les projets d'agglomération qui n'ont pas encore été soumis. Les montants demandés en faveur du trafic d'agglomération dépassent donc très largement les disponibilités du fonds d'infrastructure.

Compte tenu de cette situation de départ, le Conseil fédéral se voit contraint d'allouer les ressources disponibles aux mesures qui présentent le meilleur rapport coût-utilité. Pour faire face à l'importance du volume des investissements prévus, il propose un financement par étapes. Il entend, dans un premier temps, cofinancer les mesures dont l'efficacité est jugée bonne ou très bonne et qui seront prêtes à être réalisées et financées dans les quatre ans qui suivront l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral (liste A, cf. ch. 1.2.4.2). Puis, dans une deuxième phase, le Conseil fédéral entend contribuer au financement de mesures qui sont également jugées bonnes ou très bonnes, mais dont la réalisation et le financement ne seront possibles qu'à partir de 2015, ou alors à des mesures dont l'efficacité peut encore être améliorée (liste B, cf. ch. 1.2.4.2). Des contributions fédérales pour un montant d'environ 2,7 milliards de francs sont prévues au budget pour ces deux groupes de mesures (cf. ch. 1.2.7, tableau n° 3). Quant aux projets qui nécessitent des analyses supplémentaires et dont le coût doit être massivement baissé ou le rapport coût-utilité nettement amélioré, ils seront différés et feront l'objet d'un nouvel examen au moment de l'allocation de la réserve du fonds.

Figure nº 1

Les projets d'agglomération déposés



1.2.4 Examen des projets: méthode et déroulement

La procédure d'évaluation et d'examen des projets d'agglomération est définie dans les Directives du 12 décembre 2007 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération du DETEC. Elle a été affinée au cours de la procédure d'examen.

1.2.4.1 Déroulement de la procédure d'examen

La Confédération a souhaité d'emblée instaurer une étroite collaboration avec les organismes responsables, ceci avant même la phase de l'examen proprement dite. Ces derniers ont été appelés à soumettre à la Confédération un avant-projet de leur projet d'agglomération respectif en vue d'une évaluation intermédiaire. La réponse de la Confédération à ces versions provisoires leur permet d'optimiser leurs projets avant la soumission définitive.

Le pilotage de la procédure d'examen a été assuré par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), qui s'est assuré l'étroite collaboration des spécialistes de l'OFROU, de l'OFEV et de l'OFT. Par ailleurs, un groupement de spécialistes externes a été mandaté afin d'accompagner avec un regard critique le déroulement de la procédure et d'exprimer une seconde opinion indépendante. Le groupe d'experts externes a été sélectionné en accord avec les cantons (Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, DTAP/Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, CTP) au terme d'une procédure d'adjudication sur invitation. Pour la première étape, ce sont 20 entreprises de toutes les régions du pays qui ont été invitées à concourir.

Sur la base d'une analyse détaillée des projets d'agglomération, la Confédération a ensuite mené des entretiens complémentaires avec tous les organismes responsables. Ces entretiens permettent aux personnes chargées de l'examen de clarifier des questions encore ouvertes ainsi que d'acquérir une compréhension plus approfondie des projets d'agglomération.

Après cette phase d'entretiens, les offices associés à la procédure et le groupe de spécialistes externes ont procédé, indépendamment les uns des autres, à une évaluation des projets d'agglomération et à un examen en vue de la priorisation des mesures. Toutes les parties se sont ensuite réunies pour éliminer les divergences afin d'obtenir une évaluation commune des projets d'agglomération.

En parallèle, des ateliers-bilans ont été organisés afin qu'une comparaison transversale de tous les projets d'agglomération en Suisse puisse être effectuée. Cette démarche avait pour but de s'assurer que toutes les mesures et tous les projets d'agglomération soient évalués selon des critères homogènes, adaptés à la taille de l'agglomération.

Les résultats provisoires de l'examen des projets effectué par la Confédération (rapport d'examen provisoire) ont été soumis à tous les organismes responsables durant le troisième trimestre de 2008 et ont été discutés, sur le plan technique, avec eux. Le but était de s'assurer que tous les arguments déterminants avaient été considérés lors de l'examen et que la cohérence globale du projet d'agglomération était respectée malgré le reclassement des priorités par la Confédération.

Sur la base de ces entretiens, quelques reconsidérations ont été effectuées et les résultats de la procédure d'examen ont subi quelques adaptations ponctuelles lors d'un dernier atelier-bilan interne des services de la Confédération.

Les rapports d'examen définitifs ont été remis aux organismes responsables début 2009, parallèlement à la procédure de consultation, et ils ont été publiés sur internet.

1.2.4.2 Méthode

La Confédération procède en trois étapes pour examiner si les projets d'agglomération répondent aux critères d'octroi d'une contribution financières. Dans un premier temps, elle vérifie si un projet répond aux exigences de base. Ensuite, elle évalue la hiérarchisation des mesures: outre l'aptitude du projet à être réalisé et financé, il s'agit d'évaluer le rapport coût-utilité de chacune des mesures proposées. Enfin, une troisième phase est consacrée à l'évaluation de l'efficacité du projet compte tenu de son coût, le taux de contribution de la Confédération étant proportionnel au rapport coût-utilité.

Première étape: évaluation des exigences de base

L'évaluation approfondie des exigences de base requiert en premier lieu que le projet d'agglomération contienne toutes les informations nécessaires à son évaluation. Il s'agit également de vérifier si le projet d'agglomération en question bénéficie d'un ancrage politique suffisant auprès des acteurs déterminants (cantons, régions, communes) pour garantir sa mise en œuvre.

Deuxième étape: examen de l'ordre de priorité

Le processus d'évaluation des projets d'agglomération comporte une évaluation du rapport coût-utilité de chacune de ses mesures. Les mesures sont classées en trois catégories:

- les mesures de type A: elles présentent un rapport bon à très bon et sont prêtes à être réalisées et financées entre 2011 et 2014;
- les mesures de type B: le rapport coût-utilité est bon à très bon, mais la réalisation et le financement ne seront pas prêts avant la période de 2015 à 2018; autre possibilité: le rapport coût-utilité n'est que suffisant; ces deux catégories feront donc l'objet d'un nouvel examen avant la libération de la deuxième tranche de crédits;
- les mesures de type C: le rapport coût-utilité est insuffisant ou la mesure n'a pas atteint le degré de maturité nécessaire pour l'établissement d'un rapport coût-utilité.

Les mesures de type A et B sont comparables du point de vue de leur importance et sont considérées comme déterminantes pour l'efficacité du projet. Ces deux types de mesures se distinguent avant tout par leur degré de maturité. Par ailleurs, les mesures de type B ont fréquemment un potentiel d'amélioration, ce qui permet d'obtenir un rapport coût-utilité plus favorable.

L'établissement du rapport coût-utilité de chacune des mesures s'effectue à l'aide des mêmes critères d'efficacité que l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération (voir ci-après). Au niveau des coûts, la taille de l'agglomération joue un rôle:

une mesure taxée de très efficace dans une petite agglomération peut se révéler d'une efficacité moyenne à faible dans le contexte d'une grande agglomération.

Afin d'asseoir les résultats sur une base encore plus large, des critères supplémentaires ont été utilisés pour l'évaluation des catégories de mesures suivantes: tramways/tramways en site propre, arrêts de RER, routes de délestage et de contournement, revalorisation de traversées de localités et gestion du trafic; par ailleurs, une comparaison transversale a été effectuée entre toutes les agglomérations.

Troisième étape: examen de l'efficacité du projet et des mesures antérieures

Le montant des contributions fédérales accordées pour chacun des projets d'agglomération dépend de l'efficacité globale du projet. Pour l'établir, on compare l'utilité de chaque projet et son coût. En fonction du résultat, la contribution fédérale couvre entre 30 et 50 % du coût total. Seul un projet particulièrement utile et peu coûteux peut espérer donner lieu à une contribution de 50 %. Un projet suffisant, mais coûteux ne se verra attribuer que 30 %. Tout projet dont l'utilité est jugée insuffisante est refusé.

Les facteurs déterminants pour évaluer le coût d'un projet d'agglomération sont les mesures des listes A et B, les prestations entièrement assumées par l'agglomération ainsi que les mesures non liées aux infrastructures dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Les mesures de la catégorie C et les projets urgents qui ont déjà été approuvés n'entrent pas dans l'évaluation de l'utilité des projets.

L'évaluation de l'utilité se base sur les critères d'efficacité suivants (art. 17*d*, al. 1 et 2, LUMin[4]):

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

Dans les Directives du DETEC du 12 décembre 2007 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération, les critères d'efficacité sont assortis d'indicateurs et de paramètres d'appréciation concrets sous forme de questions. L'évaluation s'effectue par attribution de points à chaque critère (de –1 point en cas d'effet négatif à +3 points en cas d'effet important en passant par 0 point en cas d'effet nul).

L'évaluation des critères d'efficacité se fait sur la base des questions qui suivent.

– Amélioration de la qualité du système de transports

  Dans quelle mesure les mesures préconisées par le projet d'agglomération contribueront-elles à accélérer et à améliorer qualitativement les TP? Dans quelle mesure contribueront-elles à accroître durablement la fonctionnalité du réseau routier? Contribuent-elles au développement de pôles travail et habitat? Valorisent-elle qualitativement le trafic piétonnier et cycliste?

– Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

4 RS **725.116.2**; RO **2007** 5795

A quel niveau les mesures prévues par le projet d'agglomération contribueront-elles à la concentration des activités dans les pôles bien desservis par les TP (constitution de pôles de développement, mesures d'orientation des nouvelles mises en zone et mesures pour gérer le rapport aux installations à forte fréquentation, par ex.)? Ces démarches améliorent-elles la qualité architecturale du tissu bâti et réduisent-elles les effets de coupure?

– Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

  Les mesures préconisées dans le projet d'agglomération conduiront-elles à une diminution des émissions de CO_2, des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et de la consommation de surface? Quelle est l'ampleur des surfaces requises et des effets de morcellement supplémentaires induits par les mesures?

– Accroissement de la sécurité du trafic

  Dans quelle mesure les mesures telles que la régulation du trafic, l'aménagement de l'espace de transport et l'adaptation des réseaux permettent-elles d'accroître la sécurité du trafic?

Les mesures prises antérieurement sont créditées d'un point au maximum pour chacun des critères d'efficacité. Ce point est attribué lorsqu'une agglomération se distingue par les efforts substantiels et soutenus qu'elle a entrepris depuis plusieurs années; ces efforts doivent s'être révélés particulièrement efficaces et avoir permis d'atteindre un standard nettement supérieur à la moyenne. L'attribution a posteriori de ce point a pour but d'éliminer les inégalités dues à la situation initiale entre agglomérations. Dans le cas des agglomérations qui ont investi depuis longtemps dans un système de RER et de tramways performant, par exemple, une partie importante du trafic peut déjà s'effectuer par les transports publics. Ces agglomérations pourront donc plus difficilement faire valoir un saut qualitatif et quantitatif important que les agglomérations qui avaient tendance à négliger leur réseau de TP. L'évaluation des mesures antérieures comprend aussi une comparaison entre petites, moyennes et grandes agglomérations.

Le nombre maximal de points qu'un projet d'agglomération peut obtenir est de 12 au niveau de l'efficacité et de 4 au niveau des mesures antérieures.

La procédure tient également compte de la nature différente des projets: tant l'utilité que le coût sont évalués par rapport à la taille de l'agglomération, ce qui permet aux projets de petites et moyennes agglomérations d'obtenir une grande efficacité au regard de leur taille. Au niveau des grandes agglomérations, ce sont les coûts plus élevés qui sont relativisés par cette pondération, puisqu'il faut les considérer en fonction de la population.

1.2.5 Résultat de la procédure de consultation; explications

1.2.5.1 Prises de position

La procédure de consultation s'est déroulée entre le 19 décembre 2008 et le 17 avril 2009. Les documents ont été soumis à l'avis des cantons, Conférence des gouvernements cantonaux y comprise, des partis représentés à l'Assemblée fédérale, des organisations faîtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne

et de l'économie, des associations de transports et d'autres organisations intéressées. Parmi les organisations consultées, les 26 cantons, cinq partis politiques, deux associations faîtières de communes, de villes ou de régions de montagnes, six associations faîtières de l'économie, neuf associations de transports et sept autres organisations invitées à se prononcer ont pris position. De plus, la Confédération a reçu de nombreuses prises de position spontanées d'organisations n'ayant pas été invitées à se prononcer.

90 prises de position au total ont été reçues. Pour 10 d'entre elles, l'organisation qui a répondu a déclaré renoncer à émettre un avis propre. La grande majorité des 80 autres organisations consultées (60) ont indiqué soutenir le projet mis en consultation ou l'ont salué explicitement; seule une minorité d'organisations (20) a émis un avis critique, voire négatif. Un grand nombre d'organisations (34 prises de position) ont salué explicitement le rapport mis en consultation, les rapports d'experts établis sur les différents projet d'agglomération, le processus d'évaluation dans son ensemble et la dimension participative du processus d'évaluation.

1.2.5.2 Propositions et commentaire

Les 80 prises de position contiennent un total de 530 propositions. Bon nombre d'entre elles (environ 1/6) expriment un accueil favorable au projet dans son ensemble ou à une disposition particulière de la Confédération (p. ex. taux de contribution, établissement de l'ordre des priorité, etc.). Plus d'un tiers demandent que des mesures supplémentaires soient intégrées et/ou que certaines mesures soient classées dans un rang de priorité supérieur. Un quart portent sur la méthode et un sixième sur la liquidité insuffisante du fonds. Seuls 1 à 3 % des propositions demandent que le taux de contribution de la Confédération soit relevé, que le texte soit adapté ou que certaines mesures soient classées dans un rang de priorité inférieur, voire supprimées. Les points les plus importants soulevés lors de cette consultation et les éléments ayant suscité une vive discussion sont présentés brièvement dans ce qui suit.

Liquidité du fonds, préfinancement par les agglomérations ou par les cantons

Les organismes consultés ont été nombreux à se déclarer étonnés, voire inquiets d'apprendre que les contributions de la Confédération pour les mesures de la liste A ne seront disponibles qu'à partir de 2015 environ (après achèvement des mesures urgentes) et que les agglomérations, si elles sont libres de commencer leurs chantiers avant cette date, doivent assurer elles-mêmes le préfinancement des projets adoptés dans le cadre de l'arrêté fédéral. Ils exigent que les problèmes financiers de la Confédération ne soient pas résolus au détriment des agglomérations.

Ces organismes sont généralement d'avis que le préfinancement doit constituer une exception et non la règle; le fédéralisme et le principe de subsidiarité attribuent des tâches, des compétences et des responsabilités clairement définies aux trois niveaux administratifs de l'Etat (Confédération, cantons, communes); ils estiment par conséquent que chaque niveau doit pouvoir bénéficier des moyens financiers nécessaires à l'accomplissement de ses tâches. L'avance systématique de contributions par certains cantons est, selon ces organismes, en contradiction avec ce principe. Il s'agit d'éviter que les cantons ne puissent plus assurer leurs tâches d'extension et d'entretien des infrastructures de transport cantonales à moyen terme. Ils estiment en outre

que le système de transports ne peut fonctionner dans sa globalité que si tous les acteurs liés aux transports accomplissent leurs tâches. La Confédération est donc appelée à élaborer des modalités de financement fiables au plus tard dès l'étape de financement suivante (2015–2018 et suivantes) du programme en faveur du trafic d'agglomération. Ces modalités devront correspondre aux tâches qui relèvent de la responsabilité de la Confédération et ne pas se baser sur des avances de la part des cantons. Il n'est pas acceptable, selon les auteurs de ces prises de position, que le manque de liquidités du fonds d'infrastructure reporte au-delà de 2015 la libération des contributions de la Confédération en faveur des mesures de la liste A: le fonds d'infrastructure a précisément été créé pour donner à la Confédération la possibilité de contribuer au financement d'infrastructures dans les agglomérations, parce que ces dernières ne sont pas en mesure de financer elles-mêmes ces projets. Il paraît donc absurde de mettre à contribution les agglomérations pour préfinancer de tels projets. Les cantons et les communes ne sont pas en mesure d'assurer un tel préfinancement. Le report des projets importants et urgents et/ou le traitement privilégié – et anticonstitutionnel – des cantons à forte capacité financière en serait la conséquence. Il est donc indispensable qu'au niveau fédéral, la liquidité du fonds d'infrastructure soit assurée de manière qu'à son tour, ce fonds puisse financer tous les projets d'agglomération de la liste A.

Ce sont surtout les cantons qui rejettent l'idée du préfinancement. Il faut relever dans ce contexte que le message du 2 décembre 2005 concernant le fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (Fonds d'infrastructure)[5] se basait déjà sur l'hypothèse d'un financement régulier du trafic d'agglomération pendant la durée du fonds (voir p. 790 du message). Durant les premières années, la Confédération honore cet engagement en finançant les projets d'agglomération urgents, qui absorbent plus de 40 % des montants du fonds destinés au trafic d'agglomération. Ce n'est qu'ensuite que les crédits restants seront disponibles pour d'autres projets.

Malgré cette situation de référence conditionnée par la structure du fonds, des solutions de rechange envisageables ont été étudiées une nouvelle fois dans l'optique de pouvoir renoncer à la méthode du préfinancement par les cantons. Les solutions ci-après ont été considérées en premier lieu:

- suppression de l'interdiction de s'endetter pour le fonds (art. 9 LFInfr): une telle interdiction reviendrait finalement à contourner le frein à l'endettement; cette approche ne sera donc pas retenue;
- alimentation supplémentaire du fonds d'infrastructure: cette variante n'est guère envisageable compte tenu des conditions budgétaires des années à venir (cf. ch. 1.2.8.1);
- transfert des crédits entre les attributions du fonds d'infrastructure: cette méthode résout les problèmes du trafic d'agglomération, mais non le problème fondamental du trafic, qui est reporté sur d'autres domaines du fonds d'infrastructure (p.ex. suppression des goulets d'étranglement, achèvement des routes nationales).

Le présent message ne présente aucune solution de rechange permettant de renoncer à la méthode du préfinancement par les cantons qui ne soit pas au détriment d'un autre domaine d'activité. Pour faciliter la compréhension de cette problématique de

5 FF **2006** 753

la liquidité du fonds, on trouvera au ch. 1.2.8.2 une simulation de sa situation actuelle. Le cas échéant, il s'agira d'approfondir, dans un projet distinct, l'option d'une modification du système de financement actuel; c'est ce que proposent les cantons, dans une prise de position commune de la DTAP et de la CTP.

Début de la mise en œuvre

Plusieurs organismes consultés demandent à la Confédération d'être plus flexible en ce qui concerne la date du début des travaux si un préfinancement par les cantons et les agglomérations devait être requis. Si un canton et une agglomération doivent assurer un préfinancement, soulignent-ils, la Confédération ne saurait pas exiger que la réalisation des projets correspondants commence déjà entre 2011 et 2014. De plus,les délais fixés pour la planification et la réalisation ne doivent pas, en pareil cas, être irréalistes. Ils sont nombreux également à demander que le lancement de la mise en œuvre des mesures de la liste A soit possible après 2014.

Il s'agit là d'une revendication justifiée: la Confédération ne saurait, en effet, exiger des cantons et des agglomérations qu'ils préfinancent des projets en prescrivant une date fixe pour commencer les travaux, tout en reportant le versement de sa contribution à une date postérieure à 2015 faute de liquidité du fonds d'infrastructure (sans tenir compte des éventuelles mesures d'assainissement; cf. ch. 1.2.8.1). On renoncera donc à mentionner une date fixe pour commencer les travaux prévus au cours de cette étape du programme en faveur du trafic d'agglomération (voir arrêté fédéral). Il s'agira malgré tout d'assurer, au moyen de l'accord sur les prestations, que le calendrier de la mise en œuvre des mesures respecte l'esprit du projet d'agglomération.

Egalité de traitement entre le rail et la route

Plusieurs organisations estiment que le principe de l'égalité de traitement entre le rail et la route n'est pas respecté de manière suffisamment rigoureuse. D'autres se disent explicitement favorables à l'affectation d'une grande partie des moyens financiers aux transports publics et à la mobilité douce. Ce sont avant tout les organisations du trafic routier qui exigent que l'allocation des fonds en faveur du rail et de la route soit équilibrée; elles demandent que la moitié (3 milliards de francs), voire un tiers seulement (2 milliards de francs), des six milliards de francs que totalisent les contributions fédérales soit affecté aux améliorations du rail dans les villes et dans les agglomérations, les trois milliards de francs – ou les quatre milliards de francs – restants devant revenir à la route.

Le budget prévoit effectivement davantage de crédits pour le RER et le tram que pour la route. Ceci reflète cependant le contenu des projets d'agglomération déposés; les agglomérations ont demandé bien plus de ressources pour les RER et les trams que pour les routes (cf. fig. nº 8). Cela s'explique aussi par le fait que dans les plus grandes agglomérations les extensions du réseau routier interviennent forcément d'abord au niveau des routes nationales, qui forment l'ossature du réseau routier suisse. Une grande partie du montant de 5,5 milliards de francs mis à disposition est destinée précisément à ces travaux, qui seront accomplis dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales.

L'évaluation des projets d'agglomération et des mesures ou des séries de mesures se fondait par ailleurs sur les critères d'efficacité (art. 17*a* à 17*d* de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affecta-

tion obligatoire) et non sur le fait d'atteindre un résultat prédéfini de la répartition des modes de transport.

Autres aspects

Procédure d'évaluation et méthode

Les milieux consultés sont nombreux à approuver la démarche et la méthode d'évaluation du processus d'évaluation, ainsi que la transparence du compte-rendu de la Confédération; rares sont ceux qui se montrent étonnés ou déçus de ce qu'ils estiment être un manque de reconnaissance de la part de la Confédération. Quelques-uns estiment que la méthode est trop orientée vers les grandes agglomérations, d'autres demandent l'adaptation de certains critères d'évaluation spécifiques. Un seul organisme consulté rejette explicitement la méthode d'évaluation retenue.

Ces critères d'évaluation se basent sur les dispositions légales (LFInfr, LUMin); ils ont été réexaminés à la lumière des arguments cités. Dans l'ensemble, la méthode d'évaluation s'est révélée cohérente et plausible.

Montant de la contribution de la Confédération

Quelques organisations disent regretter, s'étonner ou ne comprendre que la contribution financière de la Confédération n'atteigne pas le montant escompté, voire qu'aucune participation financière de la Confédération ne soit envisagée. De nombreuses autres se disent cependant satisfaites de la contribution que la Confédération prévoit d'allouer. D'autres encore demandent explicitement une augmentation du taux de subventionnement de la Confédération ou exigent une meilleure prise en compte de l'efficacité du programme.

L'évaluation de chacun des projets d'agglomération a été réexaminée à la lumière de chacune des prises de position. Elle s'est révélée stable en termes d'efficacité du programme. Un certain nombre de modifications ont été apportées au niveau de certaines mesures compte tenu d'arguments nouveaux.

Actualisation des coûts

Selon certains organismes consultés, il devrait désormais être possible d'actualiser les coûts des projets parallèlement à la planification.

L'évaluation du coût des mesures et surtout la précision de cette évaluation change au cours du processus de planification. Cet aspect est pris en compte dans la mesure où le crédit disponible issu du fonds d'infrastructure peut être adapté au renchérissement. Il n'existe toutefois aucune base légale qui permette à la Confédération de reprendre à son compte des risques liés aux coûts et aux coûts supplémentaires. Le trafic d'agglomération reste du domaine de compétence des agglomérations et le rôle de la Confédération se limite à fournir une contribution de 50 % au maximum, ou une contribution aux coûts imputables de 30 à 40 % selon les termes du présent message. La Confédération participe en tant que pourvoyeur de subventions et non comme maître d'ouvrage. La contribution de la Confédération est versée à titre de subvention, sur la base des demandes qui ont été soumises jusqu'à fin décembre 2007. Les éventuels coûts supplémentaires sont à la charge des agglomérations.

Plusieurs possibilités ont été évaluées qui permettent de mieux prendre en compte cette requête. Toutefois, aucune solution de rechange n'a pu être trouvée qui n'engendre pas à son tour des problèmes, tels que le retardement du message et par conséquent le retardement de la libération des crédits. Vu que le fonds dans son

ensemble, et donc la part destinée au trafic d'agglomération, a une dotation financière limitée, la reprise des coûts supplémentaires par la Confédération le serait au détriment d'autres mesures et agglomérations n'ayant encore bénéficié d'aucun soutien.

Rapports et contrôle

Dans leur prise de position, plusieurs organismes demandent que le système de rapports et de contrôle repose sur des instruments simples et que la Confédération fournisse des aides pour ces opérations.

Il sera tenu compte de cette exigence: la Confédération apportera son soutien aux agglomérations, dans la mesure de ses possibilités, et fera en sorte que les méthodes de rapport et de contrôle soient pragmatiques.

Soutien de la mobilité douce

Certains organismes consultés approuvent explicitement le soutien à la mobilité douce apporté par la Confédération.

Ces prises de position confortent la Confédération dans son souci de positionner la mobilité douce comme troisième pilier, à côté du trafic individuel motorisé et des transports publics, et d'en faire un élément important de la conception de la circulation sur les axes routiers.

Concentration des moyens sur les grandes agglomérations

Certains organismes sont d'avis que l'affectation des moyens se concentre trop sur les grandes agglomérations. D'autres, à l'inverse, souscrivent explicitement au choix d'une concentration des investissements sur les plus grandes agglomérations, qui connaissent aussi les plus grands problèmes de transports.

L'un des objectifs du fonds d'infrastructure est précisément de soutenir les agglomérations dans la résolution de leurs problèmes de transports. La problématique exige ainsi qu'une part essentielle des crédits soit affectée aux agglomérations qui connaissent les plus grands problèmes de transports et d'environnement, c'est-à-dire aux plus grandes d'entre elles. Cette disposition est d'ailleurs ancrée dans la loi. Pourtant, la comparaison entre les petites, les moyennes et les grandes agglomérations montre que ces dernières ne sont pas excessivement privilégiées (cf. fig. nº 9).

Parkings d'échange (Park and Ride)

Quelques organismes demandent un soutien pour des mesures en rapport avec des parkings d'échange.

Dans le cadre d'un projet d'agglomération, les parkings d'échange constituent effectivement une mesure judicieuse qui peut être soutenue par la Confédération, nous l'avons vu au ch. 1.2.6.2. L'efficacité des mesures en rapport avec des parkings d'échange n'a pas été jugée suffisante dans les projets d'agglomération existants au regard des critères utilisés. Toutefois, ce constat ne préjuge en rien d'une éventuelle contribution aux parkings d'échange lors d'une étape ultérieure.

Mesures

De nombreux organismes demandent que certaines mesures soient classées dans un rang de priorité supérieur ou qu'elles bénéficient d'un crédit du fonds d'infrastructure au lieu de figurer comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, ou alors qu'elles soient financées par d'autres crédits destinés au rail. Quel-

ques-uns exigent en outre la libération des crédits destinés aux mesures de la liste B. D'autres, par contre, demandent le gel de ces crédits jusqu'à la prochaine échéance, dans quatre ans.

Les propositions reçues lors de la consultation ont été examinées au cas par cas, comme cela a été exposé plus haut; dans certains cas, cet examen a conduit à modifier les modalités d'évaluation.

1.2.6 Résultats de l'examen des projets d'agglomération

1.2.6.1 Réalisation des exigences de base

Parmi les 30 projets d'agglomération qui ont été soumis à la Confédération, seul celui de Langenthal a dû être refusé car il ne remplissait pas les exigences de base. En effet, il comportait trop de lacunes et d'insuffisances pour permettre une évaluation sérieuse. En mai 2008, cela a été communiqué par écrit au Canton de Berne. Partant, le Conseil fédéral propose de ne pas cofinancer ce projet. Les 29 autres projets remplissent les exigences de base. Cependant, dans la plupart des cas, des améliorations devront être effectuées en vue de la soumission du projet pour la deuxième étape.

1.2.6.2 Résultat de l'évaluation de l'ordre des priorités

La Confédération, compte tenu des moyens limités dont elle dispose, se voit contrainte de concentrer son soutien sur les mesures qui, en application des objectifs formulés par l'art. 17*d* LUMin, démontrent le meilleur coût-utilité. Le résultat de l'évaluation de l'ordre des priorités aboutit à la définition de mesures à cofinancer dans les domaines suivants:

– Infrastructures TP et TIM

  A l'origine, le fonds d'infrastructure était destiné à soutenir les agglomérations lors de la concrétisation d'infrastructures essentielles pour le trafic d'agglomération. La plus grande part des fonds versés par la Confédération doit donc être destinée à ce type d'infrastructures. Compte tenu de leur faible consommation de surface et de l'excellent rapport coût-utilité en termes de ressources, les investissements en faveur des transports publics se concentrent, dans un premier temps, sur le centre des agglomérations.

– Amélioration qualitative sensible dans le domaine de la mobilité douce

  La mobilité douce a une vocation essentielle dans les agglomérations. De plus, avec des moyens relativement limités il est possible d'obtenir des effets considérables. Il s'agit donc d'affecter une part appropriée des fonds de la Confédération à des mesures qui améliorent sensiblement les performances de la mobilité douce.

– Sécurité des espaces routiers

  La sécurité des transports constitue un autre objectif clé des projets d'agglomération. En revalorisant des traversées de localités, on améliore considérablement la sécurité avec des moyens relativement modestes, le sentiment

subjectif de sécurité jouant un rôle important dans ce contexte. Ce type de mesure améliore aussi la qualité de vie dans ce milieu, celle du milieu urbain dans son ensemble et finalement aussi celle de la mobilité douce.

– Les plateformes multimodales (qui comprennent tous les moyens de transport) situées aux abords des grandes gares forment un autre pôle de développement, en leur qualité de vecteurs d'effet de plusieurs objectifs.

– Gestion du système des transports: il s'agit là encore d'un type de mesure qui touche tous les modes de transport; il comprend un éventail de mesures pour améliorer le flux de transport, qui est un autre objectif essentiel des projets d'agglomération.

Les mesures des degrés de priorité A et B qui concernent les infrastructures de TP (rail, stations RER, tramways/tramways en site propre, mesures TP-routes), les infrastructures des TIM (mesures en rapport avec les TIM), les infrastructures de la mobilité douce (revalorisation de traversées de localités), les plateformes multimodales et la gestion du système des transports sont énumérées dans les annexes 1 à 16.

D'autres mesures, qui selon la loi et les directives pourraient être cofinancées par le fonds d'infrastructure, ont été définies comme «prestation assumée entièrement par l'agglomération». Il s'agit de petites mesures ponctuelles qui ne font pas partie d'un train de mesures général qui couvriraient tout un territoire. Conformément au principe de subsidiarité, leur financement peut être imputé aux collectivités responsables. La somme totale des investissements effectués à titre de prestation assumée entièrement par l'agglomération s'élève à quelque 850 millions de francs. Il s'agit en majorité de mesures dont le coût ne dépasse pas 10 millions de francs.

Certaines mesures dans le domaine du rail peuvent non seulement compter sur une contribution financière de la Confédération prélevée sur le fonds d'infrastructure, mais aussi sur une contribution inscrite au budget ordinaire des entreprises ferroviaires (conventions de prestations CFF/ET). Toutefois, la vocation du fonds d'infrastructure n'est pas de décharger les instruments de financement existants; il s'agira par conséquent de veiller à ce que les petites mesures du projet d'agglomération, qui jusqu'à présent étaient financées par le budget ordinaire des entreprises de transport, continuent de l'être. Les agglomérations, ou les cantons, sont invités à annoncer ces mesures auprès de l'Office fédéral des transports de manière définitive, au moyen de la procédure prévue à cet effet. Ces mesures, même si elles ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, sont prises en compte dans l'analyse de l'efficacité du projet d'agglomération. La liste des mesures en faveur du rail pour lesquelles aucun cofinancement à la charge du fonds d'infrastructure n'a été prévu, mais qui ont été examinées en vue d'un autre financement, figure aux annexes nos 17 et 18.

Les contributions du fonds d'infrastructure sont, d'une manière générale, limitées aux projets qui concernent le trafic d'agglomération (cf. ch. 1.2.8.3); le financement de mesures qui servent avant tout le trafic interurbain est exclu. Inversement, le fonds FTP, qui existe depuis 1998, est voué au financement de projets ferroviaires de grande envergure et non à celui de projets qui relèvent du trafic d'agglomération. Partant, il s'agit de déterminer scrupuleusement la clé de répartition des coûts qui résultent de projets ferroviaires destinés tant au trafic d'agglomération qu'au trafic interurbain ou au trafic de marchandises pour établir la part qui incombe au fonds d'infrastructure et celle qui incombe aux fonds FTP. Lorsque la Confédération reconnaît un besoin d'intervention en faveur du trafic d'agglomération dans un

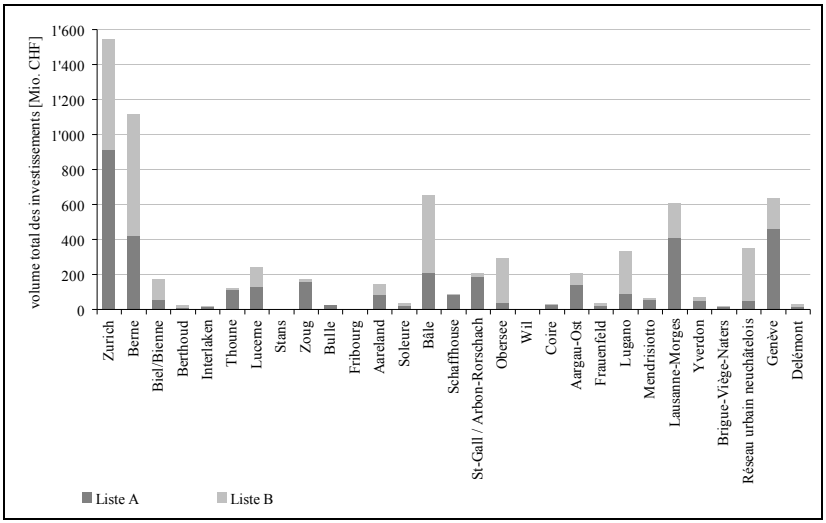
projet, la part destinée à ce type de trafic sera inscrite sur la liste des priorités correspondante (A, B ou C).

Pour certains projets d'agglomération, une participation de la Confédération au cofinancement de parkings Park and Ride (P+R) est sollicitée. Formellement, les directives autorisent le cofinancement de telles installations. L'examen des projets distingue toutefois deux types de P+R: les parkings d'échange situés à proximité d'une gare/d'un arrêt des transports publics et les parkings d'échange situés à la périphérie du centre de l'agglomération. Généralement, les installations proches des arrêts de TP/gares sont de petite dimension et leur construction est peu coûteuse; souvent, leur exploitation couvre les coûts de réalisation. Inversement, les parkings d'échange situés à la périphérie du centre d'une agglomération qui ont été évalués présentent fréquemment un bilan énergétique négatif, au point que certains d'entre eux génèrent une hausse des émissions de CO_2 et d'autres polluants. Cela découle du fait qu'ils ne prennent pas en charge les utilisateurs TIM le plus près possible de leur point de départ. L'expérience montre par ailleurs que l'effet de ce type de parking sur le trafic au centre de l'agglomération concernée est relativement faible. Parallèlement, on constate que cela nécessite des surfaces et des investissements importants dans des sites qui sont très bien desservis par les TP et qui se prêtent parfaitement pour un processus de densification des constructions. Jusqu'à présent, aucun des parkings de P+R proposés dans un projet d'agglomération n'a pu fournir la preuve déterminante de son efficacité. Par conséquent, la première période de financement (2011–2014) ne prévoit aucun cofinancement d'installation P+R. Toute participation de la Confédération au financement d'une telle installation reste réservée pour les étapes ultérieures. Quant aux parkings à vélo Bike +Ride qui ont été présentés séparément, ils comptent parmi les mesures en faveur de la mobilité douce.

La hiérarchisation des priorités permet d'établir le volume total d'investissements ci-après par projet d'agglomération pour les mesures des listes A et B (cf. fig. n° 2).

Figure n° 2

Mesures des listes A et B: volume total des investissements par projet d'agglomération



1.2.6.3 Résultat de l'évaluation des mesures antérieures et de l'efficacité des projets

En général, les projets d'agglomération obtiennent les meilleurs résultats sous le critère qui vise l'amélioration des systèmes de transport. En effet, en ce qui concerne les autres critères d'efficacité, aucun programme n'a atteint le maximum de points.

Pour le critère d'efficacité «Amélioration de la qualité des systèmes de transport», des points ont par exemple été retirés lorsque des mesures n'étaient pas suffisamment intégrées dans une conception globale visible et compréhensible et ne pouvaient produire de ce fait que des effets ponctuels ou difficilement saisissables.

Parmi les raisons qui ont conduit à réduire le nombre de points pour le critère «Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti», on peut citer, par exemple, l'absence d'une conception d'ensemble à même de démontrer l'effet sur le développement cohérent de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ou l'incapacité de la conception présentée à démontrer cet effet. D'autres types de déficience ont été constatés: hiérarchisation insuffisante des pôles de développement ou orientation insuffisante de ces pôles autour des transports publics et de la mobilité douce, ou encore absence de mesures permettant de gérer les installations à forte fréquentation ou insuffisance de ces mesures.

Lors de l'évaluation, certains projets ont perdu des points pour le critère «Accroissement de la sécurité du trafic» lorsqu'ils ne prévoyaient pas, par exemple, l'élimination systématique des sites présentés comme particulièrement exposés aux accidents lors de l'analyse.

Le critère «Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des réserves» a, quant à lui, pu faire perdre des points aux projets lorsque ces derniers entraînaient un rééquilibrage insuffisant du volume du trafic (répartition modale) au profit des transports publics et de la mobilité douce, la conséquence étant une réduction trop faible des émissions polluantes et l'impossibilité d'escompter un revirement net en termes de consommation de sol urbanisé ou l'incapacité des mesures prises à maintenir des corridors paysagers importants.

Les agglomérations n'ont obtenu de point pour des mesures antérieures que lorsqu'elles ont entrepris des efforts soutenus sur une longue durée et que ces efforts ont eu un effet important. Les infrastructures qui relèvent de la compétence fédérale ne sont pas prises en compte dans cette évaluation.

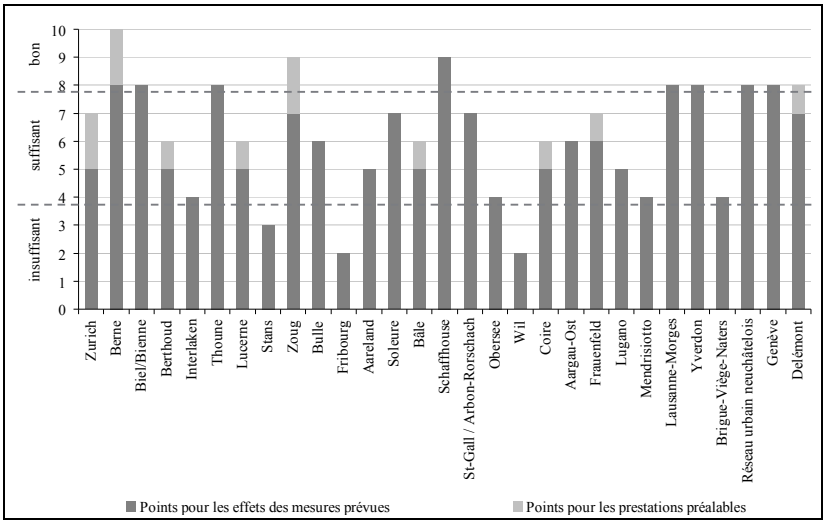
L'évaluation du critère «Amélioration du système de transport» vise surtout à distinguer un standard de TP supérieur à la moyenne dans l'agglomération (notamment en ce qui concerne les réseaux de RER et de tramways, et les réseaux de bus dans les plus petites agglomérations), ainsi que les investissements préalables effectués en faveur des plateformes TP centralisées ou en faveur de la mobilité douce.

Les agglomérations qui bénéficient d'un point au titre de mesures antérieures en rapport avec le critère «Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti» sont celles qui peuvent faire état d'un tel développement à la fois durable et systématique et d'une coordination entre transports et urbanisation. Il faut notamment justifier d'une politique active et efficace de promotion des pôles de développement ou de changement d'affectation de zones, d'implantation d'installations à forte fréquentation ou de nouvelles mises en zone.

Aucun point au titre de mesures antérieures n'a pu être attribué en rapport avec les deux autres critères, «Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des réserves» et «Accroissement de la sécurité du trafic». En examinant ces deux critères, on a constaté que certaines agglomérations avaient fait des efforts dans ce domaine; toutefois, la représentation de ces efforts dans le contexte des projets d'agglomération n'a pas mis en évidence d'effets qui auraient pu justifier l'attribution de points.

Figure nº 3

Points attribués aux projets d'agglomération pour les effets des mesures prévues et pour les mesures antérieures



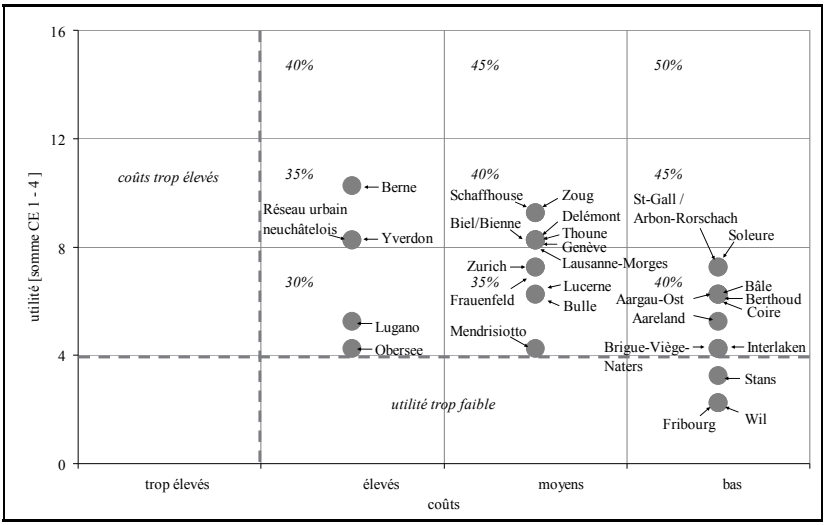
On constate que la majorité des projets d'agglomération obtient une utilité suffisante (entre 4 et 7 points, cf. fig. nº 3). Un tiers des programmes sont classés comme «bons» (8 points ou plus). Le nombre maximal de points est de 12 si on tient compte des points attribués pour les mesures antérieures et de 16 points si les points attribués pour les mesures antérieures ne sont pas pris en compte. Trois programmes obtiennent moins de 4 points et sont donc considérés comme insuffisants.

Les résultats de l'évaluation de l'effet des projets et l'évaluation de l'ordre des priorités, sur lesquels se basent les coûts imputables aux projets (mesures de type A et B), déterminent le rapport coût-utilité et par conséquent le pourcentage de la contribution allouée par la Confédération (taux de contribution) en faveur de chacun des projets d'agglomération (cf. fig. nº 4).

Parmi les 30 projets soumis, seul celui de Langenthal, qui ne remplissait pas les conditions de base (cf. ch. 1.2.6.1) a été rejeté. La comparaison entre l'effet des projets et leur coût montre en outre que faute d'efficacité suffisante, trois projets (Stans, Fribourg, Wil) n'obtiennent, pour l'heure, pas de contribution fédérale du fonds d'infrastructure. Le coût de cinq des autres projets d'agglomération est considéré comme élevé, celui de douze autres programmes comme moyen et celui des douze programmes restants comme avantageux. Par conséquent, seize projets d'agglomération obtiennent un taux de contribution fédérale de 40 %, huit un taux de 35 % et deux un taux de 30 % (cf. fig. nº 4).

Figure nº 4

Les points attribués aux projets d'agglomération compte tenu de leur rapport coût-utilité

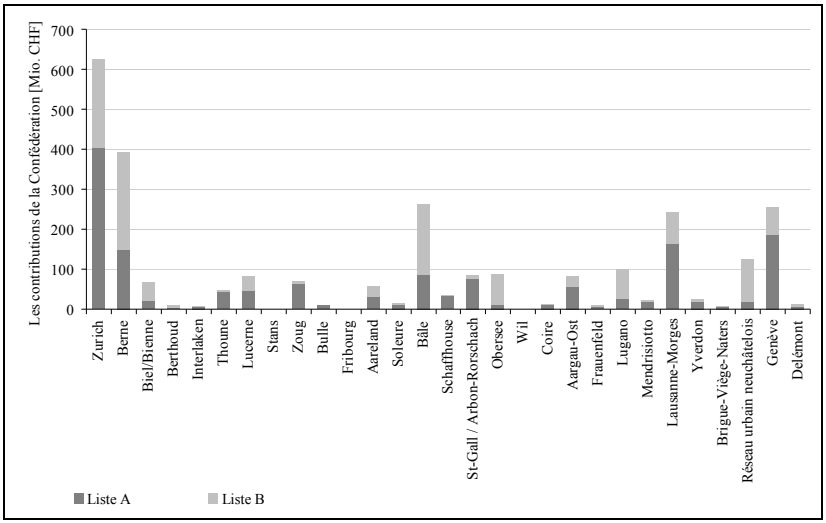


Les taux de contribution mentionnés dans le tableau ci-dessus s'appliquent à l'étape qui commencera en 2011 et concerne exclusivement les mesures du type A. La possibilité est par ailleurs offerte aux agglomérations d'affiner leur projet afin de pouvoir bénéficier d'un taux de contribution plus élevé durant la deuxième étape (à partir de 2015). La Confédération va adapter et préciser ses directives dans ce sens, afin de soutenir les agglomérations qui entreprennent une telle démarche.

Compte tenu des taux de contribution appliqués et du volume des investissements par projet d'agglomération, on obtient, pour les mesures des listes A et B (cf. fig. nº 5), les contributions fédérales suivantes:

Figure nº 5

Les contributions de la Confédération (conformément au taux de contribution) par projet d'agglomération, pour les mesures des listes A et B



Les contributions fédérales seront donc avant tout affectées aux cinq grandes agglomérations de Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges, qui font état des besoins d'infrastructures de transport les plus pressants. Cette canalisation des moyens financiers permet de soutenir, de manière proportionnée, les projets d'agglomération qui contribuent à résoudre les problèmes de transport et d'environnement les plus importants (art. 17*d*, al. 3, LUMin). La répartition entre mesures des listes A et B est relativement équilibrée.

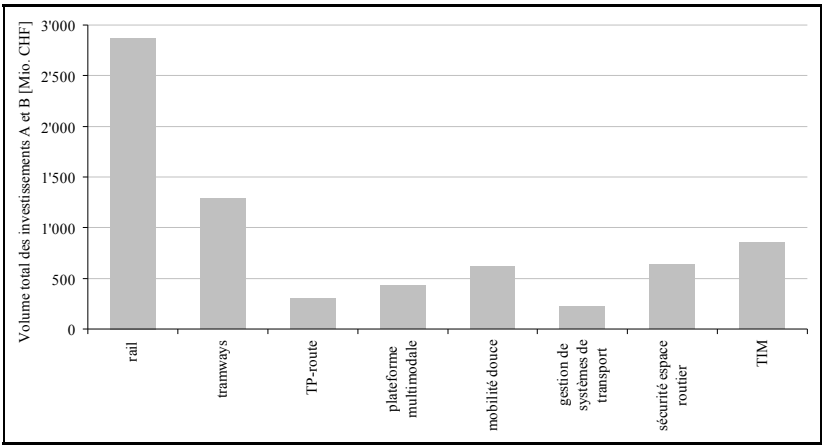
Que les investissements soient plus faibles, en valeur absolue, en faveur des petites agglomérations s'explique par le fait que leur système de transports peut en général être amélioré sans investissements coûteux. C'est aussi ce qui explique la concentration sur la liste A de la plupart des investissements effectués dans les petites agglomérations.

1.2.6.4 Interprétation des résultats

L'interprétation des résultats de l'évaluation de l'ordre des priorités et l'allocation des sommes investies, entre les catégories principales (montant total des investissements A et B selon la catégorie, en millions de francs) donne le tableau suivant (cf. fig. nº 6):

Figure nº 6

Volume total des investissements, par catégorie de mesures, pour les mesures des listes A et B



Les investissements effectués dans les mesures en faveur des chemins de fer et du tramway représentent la majeure partie des contributions (cf. fig. nº 6): quelque 60 % des investissements seront investis dans les cinq plus grandes agglomérations, où la résolution des problèmes est essentiellement axée sur le développement du tramway et du RER. Les autres catégories de mesures qui profitent d'importants volumes d'investissements sont la mobilité douce, l'accroissement de la sécurité du trafic et le transport individuel motorisé; elles concernent avant tout les moyennes agglomérations (cf. fig. nº 7). Dans les petites et moyennes agglomérations, les investissements prévus dans les domaines du rail et des TIM sont relativement équilibrés.

Lorsqu'on compare les volumes d'investissements proposés pour le cofinancement dans les projets d'agglomération avec les volumes d'investissements proposés pour le cofinancement par la Confédération, on remarque que la pondération relative de chacune des catégories de mesures contenues dans les projets d'agglomération a été respectée par la Confédération (cf. fig. nº 8). La Confédération a toutefois soumis les mesures de toutes les catégories à un examen approfondi sous l'angle de leur rapport coût-utilité. En conséquence, une hiérarchisation substantielle des priorités a été effectuée dans chacune des catégories.

Figure nº 7

Volume total des investissements par catégorie de mesures, pour les mesures des listes A et B, ventilé selon les catégories de taille des agglomérations

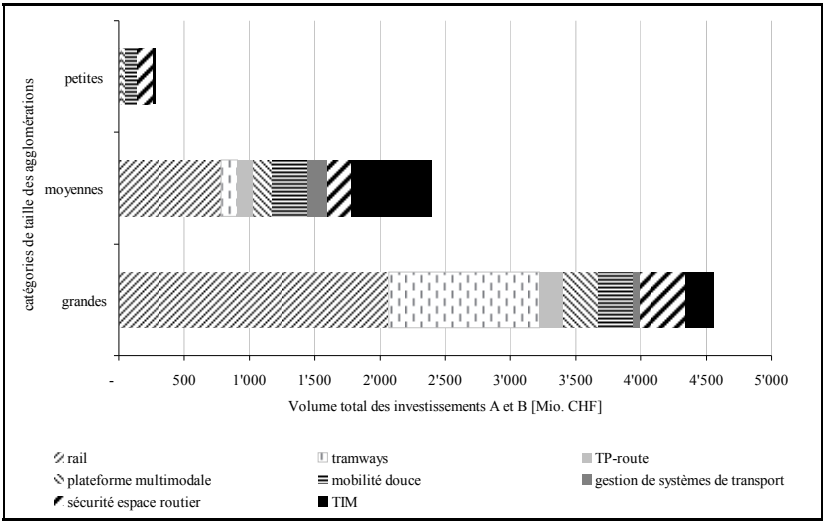
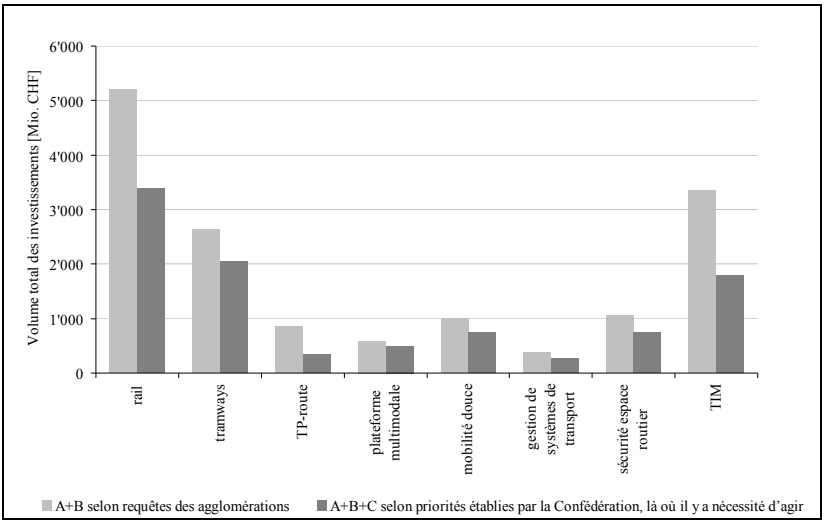


Figure nº 8

Volume total des investissements; comparaison entre les requêtes des agglomérations contenues dans les projets d'agglomération (en millions de francs suisses)[6] et les priorités établies par la Confédération

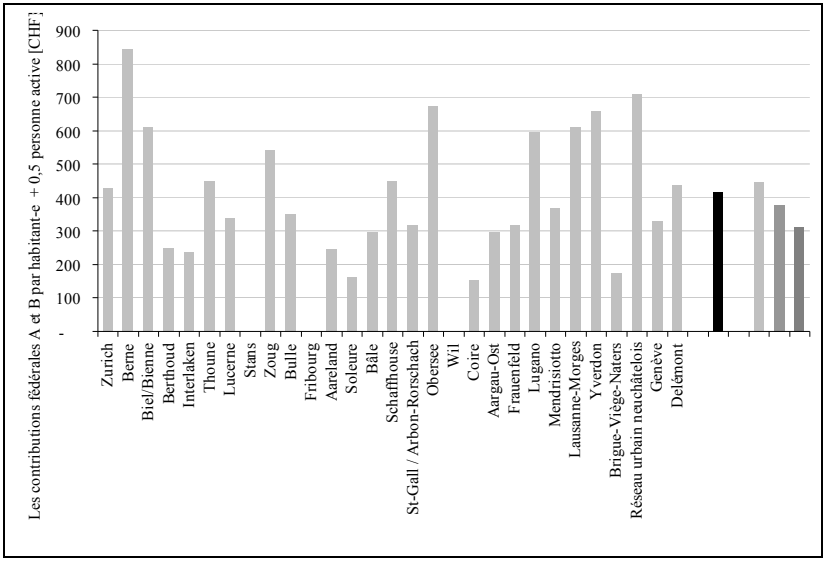


Bien que quelque 60 % des investissements soient prévus dans les cinq plus grandes agglomérations qui recensent les problèmes de transports les plus importants (cf. fig. nº 5), cette part n'est pas disproportionnée par rapport à leur importance en termes de population et d'emploi (cf. fig. nº 9). Les contributions fédérales destinées à ces cinq agglomérations dépassent de très peu, proportionnellement, celles qui sont destinées aux petites et moyennes agglomérations (cf. les trois colonnes de droite de la figure nº 9). Certaines moyennes agglomérations auront à réaliser, à moyen terme (liste B) des investissements coûteux par rapport à leur taille. Il s'agit en particulier du réseau urbain neuchâtelois RUN et de l'agglomération d'Obersee. Inversement, des agglomérations telles que Coire, Brigue-Viège-Naters et Soleure ne nécessitent que des contributions modestes, en raison notamment de leur situation initiale favorable.

6 Cette comparaison prend en compte le groupe des mesures de type C de toutes les catégories dont la Confédération a reconnu la pertinence, mais pour lesquelles il n'existe pas encore de solutions suffisamment mûres pour être concrétisées. Elle concerne les mesures C des catégories rail, tramway, TP-route et TIM; les chances pour ces mesures d'accéder à la liste B d'ici à quelques années, dans des projets d'agglomération actualisés, sont réelles.

Figure nº 9

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)



1.2.7 Programme en faveur du trafic d'agglomération

Le programme en faveur du trafic d'agglomération soutient des mesures de grande portée réalisées dans les agglomérations. L'Assemblée fédérale décide des mesures dans le domaine du trafic d'agglomération qui bénéficient du soutien de la Confédération, ainsi que du taux de cette contribution.

1.2.7.1 Taux de contribution

L'arrêté fédéral détermine le taux de contribution de la Confédération pour la première étape (mesures de la liste A). Ce taux de contribution est donc fixé pour les mesures de la première étape, même si les travaux ne commencent qu'après 2015 ou lors d'une étape de financement ultérieure.

1.2.7.2 Liste A

L'Assemblée fédérale décidera de la libération des crédits affectés aux mesures qui figurent sur la liste A de la première étape. Le Conseil fédéral lui propose de libérer les moyens nécessaires à la première étape en adoptant l'arrêté fédéral (cf. tableau

nº 3, colonne liste A, et arrêté fédéral). Les crédits destinés aux mesures de la liste A seront alors définitivement libérés et ces mesures ne feront, ultérieurement, l'objet d'aucun nouvel examen de leur efficacité, même si les travaux de construction ne devaient commencer qu'après 2015.

1.2.7.3 Liste B

Les mesures de la liste B constituent des éléments importants des projets d'agglomération et seront vraisemblablement cofinancées par la Confédération durant une deuxième étape de financement (à partir de 2015) (cf. tableau nº 3, colonne liste B). Dans environ quatre ans, le Conseil fédéral présentera au Parlement un deuxième message dans lequel il lui proposera de libérer les montants correspondants. Les mesures de la liste B seront réexaminées, en même temps et sur la base des mêmes critères que les mesures nouvelles; elles sont donc susceptibles de subir des modifications.

1.2.7.4 Vue d'ensemble parprojet d'agglomération

Au terme de l'évaluation, les projets d'agglomération de la liste A bénéficient de contributions de la Confédération pour quelque 1,51 milliard de francs et ceux de la liste B pour environ 1,23 milliard, soit un total de quelque 2,74 milliards de francs. Vu que la concrétisation de tous les projets urgents (à part la route de délestage sous Frauenfeld) a effectivement commencé avant fin 2008 (cf. ch. 1.2.1), 2,534 des 2,559 milliards de francs libérés par l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 seront utilisés pour les projets urgents. Le montant total libéré avec l'adoption de l'arrêté qui fait l'objet du présent message s'élève donc à 4,069 milliards de francs. Un montant supplémentaire de 1,231 milliard de francs est prévu pour les mesures de la liste B, ce qui laisse une réserve de 699 millions de francs[7]. C'est à dessein que des réserves importantes sont constituées. Ces réserves serviront à financer les projets de la liste C et les projets d'agglomération qui seront déposés durant les prochaines étapes de financement. La réserve augmentera encore légèrement avec le temps, car il y a lieu de penser que certains projets des listes A ou B n'absorberont probablement pas complètement le crédit qui aura été alloué pour leur réalisation ou que d'autres projets ne seront pas concrétisés en raison, par exemple, d'un échec aux urnes.

7 Aux 699 millions de francs de la réserve qui figure au tableau nº 3 s'ajoutent les 25 millions qui ne seront pas utilisés pour la route de délestage de Frauenfeld (699 + 25 = 724 millions).

Listes A et B et coût par projet d'agglomération (prix d'octobre 2005, hors renchérissement et TVA)

Nom du projet d'agglomération	Taux de contribution de la Confédération [%]	Liste A (projets prêts à être réalisés et financés), proposition de libérer la contribution; contribution fédérale (en millions de CHF)	Liste B (projets prévus); montants bloqués (en millions de CHF)	Total (en millions de CHF)
Zurich				
– Projets urgents	50	282,33	0	282,33
– Programme	35	121,42	221,32	342,74
Berne	35	148,93	242,47	391,40
Biel/Bienne	40	20,88	47,46	68,34
Berthoud	40	3,74	5,08	8,82
Interlaken	40	5,14	1,22	6,36
Thoune	40	45,22	3,26	48,48
Lucerne	35	45,90	38,91	84,81
Stans	0	0	0	0
Zoug	40	63,20	6,14	69,34
Bulle	35	9,27	0	9,27
Fribourg	0	0	0	0
Aareland	40	32,24	24,80	57,04
Soleure	40	10,40	4,49	14,89
Bâle	40	85,70	174,93	260,63
Schaffhouse	40	33,78	1,51	35,29
St-Gall / Arbon-Rorschach	40	74,37	8,80	83,17
Obersee	30	11,00	75,80	86,80
Wil	0	0	0	0
Coire	40	11,07	1,75	12,82
Aargau-Ost	40	55,66	25,92	81,58
Frauenfeld	35	7,51	3,70	11,21
Lugano	30	27,45	72,34	99,79
Mendrisiotto	35	19,40	3,77	23,17
Lausanne-Morges	40	164,96	77,93	242,89
Yverdon	35	17,25	6,84	24,09
Brigue-Viège-Naters	40	4,85	2,04	6,89
Réseau urbain neuchâtelois	35	16,97	106,58	123,55

Nom du projet d'agglomération	Taux de contribution de la Confédération [%]	Liste A (projets prêts à être réalisés et financés), proposition de libérer la contribution; contribution fédérale (en millions de CHF)	Liste B (projets prévus); montants bloqués (en millions de CHF)	Total (en millions de CHF)
Genève	40	186,05	68,85	254,90
Delémont	40	5,93	5,39	11,32
Total		1510,62	1231,30	2741,92
Réserve (bloquée)				699,08
Total programme				3441,00

On trouvera en annexe, des listes recensant les mesures du degré de priorité A et du degré de priorité B, pour chaque catégorie de mesures, ainsi que leur coût (annexes nos 1 à 16). Le cas de chaque agglomération est par ailleurs documenté en détail et fait l'objet d'un rapport d'analyse et de comparaisons croisées; ces documents ont été remis aux agglomérations et sont accessibles publiquement sur internet.

1.2.8 Financement

1.2.8.1 Situation au regard de la politique financière actuelle de la Confédération

Les apports et les prélèvements de fonds cités ci-après et l'allocation des ressources aux différentes tâches se basent sur la décision du 19 août 2009 du Conseil fédéral concernant le budget 2010 et sur le plan financier 2011–2013. Or, ce plan financier prévoit des déficits structurels de l'ordre du milliard. Toutefois, il faut relever que le scénario de base sur lequel s'appuie ce plan financier repose sur des hypothèses plutôt prudentes concernant la reprise économique[8]; l'évolution des mois écoulés laisse prévoir une reprise nettement plus rapide de l'économie mondiale et de l'économie suisse. Néanmoins, même si le scénario optimiste[9] présenté dans le rapport joint au plan financier se réalisait, le maintien du frein à l'endettement nécessiterait des allègements de l'ordre de 1,5 milliard de francs par année durant les années concernées. Fin septembre 2009, le Conseil fédéral a par conséquent décidé de demander l'élaboration d'un programme de consolidation. Alors que l'incertitude demeure quant à l'évolution de l'économie, les mesures de consolidation à mettre en place ont valeur de planification prévisionnelle. Les mesures définitives ne seront adoptées qu'en été 2010, sur la base de prévisions actuelles.

Bien que des mesures soient à l'étude côté recettes, le programme de consolidation aura pour vocation d'agir en premier lieu au niveau des dépenses. Le Conseil fédéral réitère ainsi son intention de stabiliser la quote-part de l'Etat. En réduisant les

8 Croissance du PIB en termes réels en 2010: –0,4 %; 2011–2013: +1,5 %.
9 Croissance du PIB en termes réels en 2010: +0,8 %; 2011: +2,5 %; 2012: +1,9 %; 2013: +1,5 %.

dépenses de 1,5 milliard de francs durant les années couvertes par le plan financier 2011–2013, la croissance ordinaire des dépenses entre 2008 et 2013 sera réduite à 2,3 % en moyenne. De ce fait, l'accroissement des dépenses sera adapté à la croissance économique (2,4 %) durant cette période.

Au moment d'arrêter les mesures, il faudra prendre en compte de manière appropriée les facteurs qui contribuent à influencer l'apparition des déficits structurels:

- dans le cadre des mesures de stabilisation conjoncturelle adoptées en 2009, certains investissements ont été avancés dans le temps; ils devront être compensés en 2011 et 2012.
- les dépenses devront par conséquent être adaptées au taux de renchérissement moins élevé là où cette mesure n'a pas déjà été prise;
- il s'agira enfin de compenser les diminutions de recettes d'ordre structurel qui résultent des réformes fiscales, avant tout au moyen de mesures qui relèvent de l'examen de dépenses.

Par ailleurs, le Conseil fédéral s'est imposé un moratoire sur les dépenses. Pour consolider le budget, il est en effet indispensable de suspendre les projets qui représentent une charge supplémentaire notable pour les finances fédérales ou d'adopter simultanément des mesures de compensation financière. Le Conseil fédéral s'efforcera de rallier le Parlement à ce moratoire.

Pour le présent message relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération, cela signifie qu'une réduction sensible de l'alimentation du fonds d'infrastructure n'est pas exclue dans les années à venir. Si cela se produisait, il importerait d'établir une hiérarchie des dépenses: la priorité serait alors accordée aux mesures qui sont déjà en cours de réalisation (projets d'agglomération urgents, achèvement de réseaux), et les mesures qui n'ont pas encore commencé à être mises en œuvre (élimination des goulets d'étranglement, projets d'agglomération) pourraient subir un retard de plusieurs années.

La simulation de fonds présentée au ch. 1.2.8.2 devra donc être considérée avec une certaine réserve. Les chiffres plus précis ne seront toutefois disponibles qu'après la concrétisation du programme de consolidation.

1.2.8.2 Situation du fonds d'infrastructure

Financement du fonds d'infrastructure

Le financement des mesures en vue d'améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations est l'une des quatre tâches financées par le fonds d'infrastructure. Les Chambres fédérales ont approuvé, le 4 octobre 2006, un crédit global de 20,8 milliards de franc en termes réels destiné à financer ces quatre tâches. Si on ajoute à ce montant le renchérissement et la taxe sur la valeur ajoutée, le montant total des ressources dont doit disposer le fonds d'infrastructure pour toute sa durée est estimé à quelque 26 milliards de francs.

Ces dépenses sont financées par la première dotation financière, d'un montant de 2,6 milliards de francs, affectée au fonds au titre du financement spécial pour la circulation routière (SFSV), ainsi que par les versements annuels provenant du SFSV. Selon l'art. 9, al. 1, de la LFInfr, le fonds ne peut s'endetter. Les dépenses

doivent être gérées de telle façon que le fonds présente à tout moment un solde de liquidités positif.

Forte sollicitation du fonds d'infrastructure durant la phase initiale

Entre 2008 et 2014, les moyens déjà libérés pour l'achèvement du réseau des routes nationales et pour le cofinancement des projets urgents destinés au trafic d'agglomération grèveront le fonds dans une large mesure. Par conséquent,le programme d'élimination des goulets d'étranglement et les autres projets d'agglomération ne disposeront que de moyens financiers limités d'ici à 2015.

Dans un premier temps, le financement des projets en cours pour l'achèvement des routes nationales requerra chaque année entre 900 et 950 millions de francs. A partir de l'année 2016, les dépenses liées à ces projets se réduiront progressivement. Le financement de ces projets sera vraisemblablement bouclé en 2023.

Pour le trafic d'agglomération, des moyens annuels d'un montant de 383 millions de francs sont prévus en moyenne pendant la durée de vie du fonds, compte tenu du renchérissement et de la TVA. Jusqu'en 2014, les moyens destinés au trafic d'agglomération seront affectés intégralement au financement des projets d'agglomération urgents. Dans un premier temps, les besoins du financement de ces projets dépassera parfois nettement le volume moyen des ressources disponibles (383 millions de francs par an): en 2008, 430 millions de francs ont été fournis pour les projets d'agglomération urgents. Ce montant s'élèvera à 470 millions de francs en 2009 et à environ 390 millions pour la période 2010–2014. Jusqu'à 2014, par conséquent, le fonds n'aura pas de ressources suffisantes pour financer les contributions aux autres projets d'agglomération. Il est prévu de dégager un montant de 50 millions de francs pour chacune des années 2015 et 2016. Il faudra attendre 2017 pour que les moyens destinés au trafic d'agglomération profitent dans une large mesure à la réalisation des projets d'agglomération.

Si les agglomérations souhaitent commencer les travaux plus tôt, elles peuvent le faire à condition de les préfinancer elles-mêmes et pour autant que l'Assemblée fédérale ait donné son feu vert pour le projet en question. Toutefois, la Confédération ne pourra pas verser d'intérêts pour les sommes ainsi avancées.

Financement de la suppression des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales

Les moyens affectés à l'élimination des goulets d'étranglement passeront progressivement de 29 à 200 millions de francs entre 2009 et 2014. Ces moyens sont nécessaires au financement des mesures du module 1 du programme d'élimination des goulets d'étranglement qui ont un caractère urgent et dont la planification est très avancée. En font partie les élargissements à six voies entre Wiggertal et Härkingen, entre Blegi et Rütihof (Zoug), le contournement nord de Zurich et les aménagements dans le secteur de Crissier.

Les crédits pour le financement des deux projets Härkingen-Wiggertal et Blegi-Rütihof, qui sont prêts à être réalisés, ont été votés par l'Assemblée fédéral dans le cadre de la deuxième série des mesures de stabilisation conjoncturelle. Les prélèvements qu'il est prévu d'effectuer sur le fonds pour la réalisation anticipée de ces deux projets en 2009 et en 2010 sont couverts au moyen d'un apport de ressources supplémentaires sur le fonds. La libération des crédits pour les mesures d'aménagement près de Crissier et pour l'élargissement à six voies du contournement nord de

Zurich fera l'objet de l'arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires.

La majeure partie des projets de désengorgement sera réalisée à partir de 2018, conformément à la planification actuelle. A partir de là, entre 400 et 800 millions de francs seront mis à disposition chaque année pour les projets d'élimination des goulets d'étranglement.

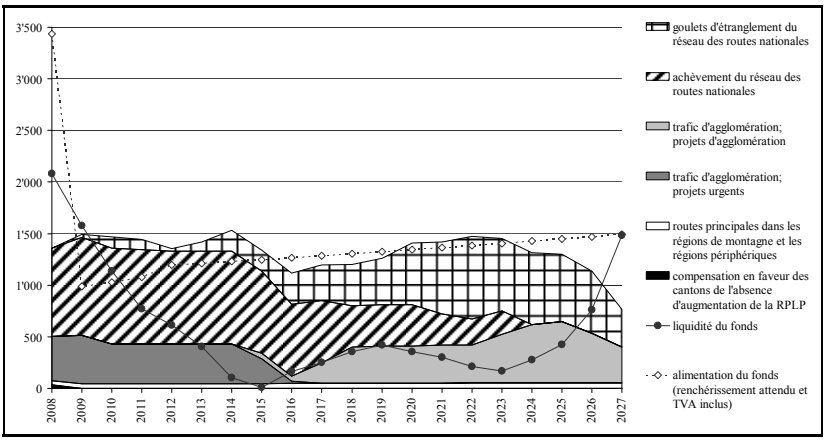
L'évolution des dépenses sera stable en ce qui concerne les moyens destinés aux contributions versées pour les routes principales des régions de montagne et des régions périphériques. En raison de l'inflation, ces dépenses passeront de 40 millions de francs en 2008 à environ 56 millions de francs en 2027.

Simulation du fonds d'infrastructure pour la durée de son existence

La figure n° 10 présente la simulation actuelle des moyens annuels disponibles et des liquidités du fonds entre 2008 et 2027. L'augmentation des liquidités du fonds vers la fin de son existence reflète l'incertitude inévitable par rapport à la prise en compte du renchérissement.

Figure n° 10

Fonds d'infrastructure 2008–2027: simulation; dépenses par domaine d'activité (surfaces), alimentation et état du fonds (lignes)[10]



1.2.8.3 Autres sources de financement

Financement de projets ferroviaires

Les contributions du fonds d'infrastructures au financement d'infrastructures dans le domaine des routes, du rail et de la mobilité douce des villes et des agglomérations sont autorisées, pour autant qu'elles contribuent à faciliter le trafic d'agglomération (art. 7, al. 5, LFInfr). Les investissements en faveur d'infrastructures des chemins de

10 Etat du budget 2010 / plan financier 2011–2013

fer destinées au trafic d'agglomération sont en principe financés au moyen des instruments prévus dans la législation sur les chemins de fer. Les contributions du fonds d'infrastructures sont toutefois autorisées pour autant qu'elles génèrent une plus-value pour une ville ou une agglomération et qu'elles permettent spécifiquement de décongestionner la route (art. 7, al. 6, LFInfr).

Si un projet ferroviaire ne peut pas être financé par le fonds d'infrastructure, il y a lieu de considérer les autres possibilités de financement. La Confédération ne dispose toutefois d'aucune autre base légale pour participer au financement de projets dans le domaine du trafic d'agglomération. Le fonds FTP, établi en 1998, assure uniquement le financement des grands projets ferroviaires que sont RAIL 2000, les NLFA, le raccordement au réseau européen à grande vitesse (raccordement TGV), ainsi que la réduction du bruit émis par les chemins de fer. Il existe un lien tant financier que territorial entre le futur développement des projets ferroviaires (ZEB) et les quatre grands projets ferroviaires mentionnés, d'une part parce que la capacité financière du fonds FTP est limitée, d'autre part parce que le projet ZEB développe certains aspects des grands projet ferroviaires, tels que le principe des nœuds ferroviaires de RAIL 2000. Toutefois, le fonds FTP est orienté vers le financement de ces grands projets ferroviaires et non vers celui de projets d'infrastructures en faveur du trafic d'agglomération.

Dans le cas de quelques rares projets ferroviaires qui servent tant au trafic d'agglomération qu'au trafic interurbain et au trafic de marchandises, on propose un financement mixte, en définissant une clé de répartition entre fonds d'infrastructure et autres ressources, notamment entre le fonds FTP et le budget ordinaire.

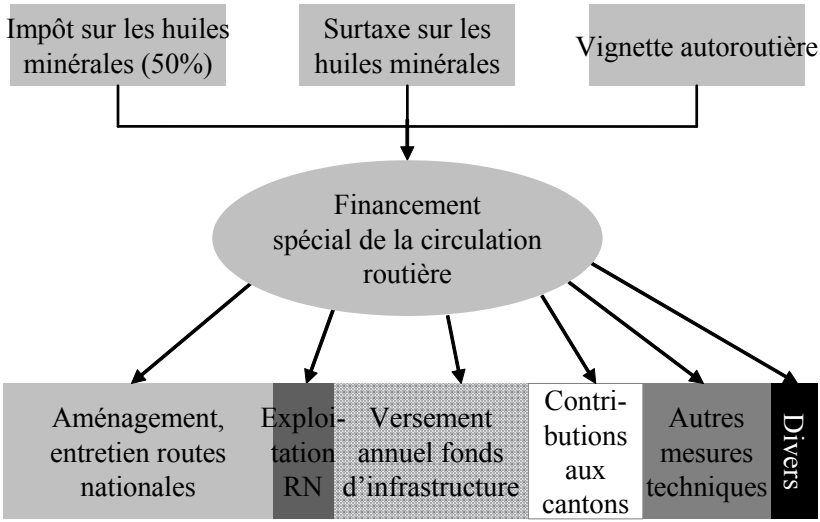
Financement de projets de routes nationales

Le financement des projets pour l'achèvement du réseau des routes nationales et pour la suppression des goulets d'étranglement dans ce réseau est assuré par le fonds d'infrastructure. Ce fonds est alimenté dans le cadre du financement spécial de la circulation routière (SFSV), qui couvre également d'autres dépenses en faveur des routes nationales.

Le SFSV est alimenté par les recettes à affectation spéciale, pour un montant actuel de 3813 millions de francs (état: budget 2010). Ces recettes proviennent de la moitié du produit net de l'impôt sur les huiles minérales pour un montant de 1505 millions de francs, de la surtaxe sur les huiles minérales (30 cts/l) pour un montant de 2020 millions de francs, et du produit net de la vignette autoroutière pour un montant de 288 millions de francs.

Figure nº 11

Financement spécial pour la circulation routière (SFSV): flux des fonds



La majeure partie de ces moyens, soit un montant de 1488 millions de francs, sert à financer les dépenses ordinaires liées aux routes nationales (état: budget 2010). Sur ce montant, la Confédération utilise 1162 millions de francs pour l'aménagement et l'entretien des routes nationales et environ 326 millions de francs pour leur exploitation. 1029 millions de francs sont affectés au fonds d'infrastructure. La Confédération alloue 542 millions de francs supplémentaires pour la participation, sous forme de contributions globales, aux dépenses occasionnées par les routes principales, et sous forme de contributions au financement de mesures à caractère non technique, aux dépenses supportées par les cantons pour les routes cantonales.

555 millions de francs supplémentaires sont versés au titre des contributions au financement de mesures d'ordre technique pour le cofinancement du transport intermodal (230 millions de francs) et de la construction de la NLFA (325 millions de francs). S'y ajoutent des versements pour le ferroutage, des prêts et des contributions d'investissement pour la construction de terminaux de ferroutage dans le transport intermodal et pour les voies de raccordement, ainsi que pour la séparation des trafics (au total plus de 73 millions de francs). Les quelque 318 millions de francs restants sont destinés à la recherche, à l'administration des routes nationales, aux mesures de protection de l'environnement liées aux transports routiers, à la mobilité douce, aux chemins pédestres, à la forêt, à la protection contre les risques naturels et contre le bruit, sans oublier l'entretien des monuments et la protection des sites, les voies de communication historiques, la protection de la nature et du paysage et la protection des autres routes contre les dangers naturels (protection contre les crues).

Le message relatif à l'arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires contiendra des informations supplémentaires concernant le financement spécial du trafic routier (SFSV).

1.3 Mise en œuvre du Programme en faveur du trafic d'agglomération

1.3.1 Accord sur les prestations

S'appuyant sur les projets d'agglomération et l'arrêté financier de l'Assemblée fédérale, le DETEC conclut un accord sur les prestations avec l'organisme responsable après avoir consulté l'Administration fédérale des finances (art. 24, al. 1, OUMin). L'accord sur les prestations doit préciser qu'en cas de liquidités insuffisantes du fonds d'infrastructure les moyens libérés pour la mise en œuvre des mesures de la liste A ne seront à disposition que dans la mesure des liquidités du fonds. Cet accord comprend des mesures qui touchent aux infrastructures ferroviaires et routières cofinancées par la Confédération, des prestations entièrement assumées par l'agglomération ainsi que des mesures qui ne relèvent pas des infra-structures dans les domaines des transports et de l'urbanisme. Les points suivants doivent notamment être réglés dans l'accord sur les prestations: mesures et ensembles de mesures à prendre, calendrier, contribution fédérale, exigences liées aux rapports, compétences et responsabilités, modalités d'adaptation, réglementation en cas de violation de l'accord et durée de validité (art. 24, al. 2, OUMin). Les modalités de compte-rendu et les bases qui permettent d'effectuer le contrôle d'efficacité et le contrôle financier constitueront un aspect important de cette convention.

L'Office fédéral du développement territorial examine périodiquement le respect des accords sur les prestations (art. 24, al. 6, OUMin). Cet examen interviendra tous les quatre ans et permettra d'effectuer les actualisations requises en fonction de l'état de planification et de réalisation le plus récent.

1.3.2 Convention de financement

Se fondant sur l'accord sur les prestations et sur le résultat de l'examen par l'autorité compétente[11] l'office fédéral compétent détermine avec l'organisme responsable les modalités de paiement pour les mesures de construction prêtes à être réalisées et financées (art. 24, al. 4, OUMin). Les conventions de financement peuvent être contractées pour le début présumé des travaux, même si la situation des liquidités du fonds d'infrastructure ne le permet pas encore. Dans ces cas, les organismes responsables et/où les cantons doivent se déclarer prêts à préfinancer les mesures correspondantes. Les conditions-cadres, notamment concernant le remboursement, seront

11 Conformément à l'art. 2 de la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS **451**) et à l'art. 41 de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS **814.01**), la Confédération vérifie la conformité des installations de transports (routiers) subventionnées avec les dispositions de la LPN et de la LPE.

fixées par la Confédération. Les offices fédéraux compétents sont responsables de l'accompagnement de la mesure et du contrôle financier.

1.3.3 Suite des travaux

La loi sur le fonds d'infrastructure dispose que le Conseil fédéral rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation du programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la prochaine étape.

Pour établir ce rapport sur la réalisation du programme, la Confédération a besoin du rapport des agglomérations sur l'avancement de la mise œuvre (état de la mise en œuvre des projets urgents et des projets des listes A, B et C, analyse de l'effet, actualisation des coûts). Les délais, la forme et le volume des rapports demandés aux agglomérations sont définis par le DETEC. Actuellement, les délais suivants sont prévus:

- 2009: avant le 31.12.2009 le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale l'arrêté fédéral pour la libération des crédits destinés à la première étape;
- 2010/2011: décision du Parlement concernant la libération des crédits pour la première étape;
- 2011: début de la première étape;
- fin 2011: dépôt des nouveaux projets d'agglomération, annoncés avant fin 2007;
- mi-2012: dépôt des 30 projets d'agglomération retravaillés et du premier rapport de réalisation des agglomérations.

Ce processus se répétera tous les quatre ans.

2 Commentaire article par article

Art. 1

Cette disposition prévoit la libération des fonds nécessaires aux projets de la liste A; ces fonds sont prélevés sur crédit bloqué destiné à l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. La disponibilité effective de ces crédits dépend toutefois de la liquidité du fonds (cf. ch. 1.2.8.2).

Art. 2

Cette disposition fixe le taux de contribution de la Confédération pour chacun des projets d'agglomération, ainsi que le montant maximal par agglomération pour les mesures de la liste A. Le projet d'arrêté fédéral définit donc le montant maximal de la contribution versée par la Confédération pour une agglomération. Ce montant correspond à la somme des contributions maximales allouées pour chacune des mesures soutenues par la Confédération selon la liste A. Il s'agit de montant maximaux, utilisables exclusivement pour les mesures définies. Les éventuels coûts supplémentaires sont à la charge des agglomérations ou des organismes responsables de l'agglomération. Cette disposition précise encore que le moment et l'étendue des

obligations de la Confédération dépendent des moyens disponibles dans le fonds d'infrastructure.

Art. 3

L'arrêté sur le financement, qui est un arrêté fédéral simple, n'est pas soumis au référendum.

3 Conséquences

3.1 Conséquences pour la Confédération

Le fonds d'infrastructure a été créé pour permettre de relever les défis les plus urgents dans le domaine de l'amélioration des infrastructures de transport du trafic d'agglomération. Son établissement doit permettre d'assurer la continuité et la fiabilité du financement. Ce fonds est juridiquement dépendant de la Confédération et est doté d'une comptabilité propre (art. 1 LFInfr). Il a été alimenté par un premier versement prélevé sur les ressources affectées au financement spécial du trafic routier; depuis lors, l'Assemblée fédérale alloue chaque année à ce fonds, dans le budget, une partie des produits nets prévus à l'art. 86, al. 3, Cst. (art. 2 LFInfr). L'arrêté sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011, qui fait l'objet du présent message, définit les modalités de libération des crédits destinés à la première étape; il n'intervient ni sur le montant, ni sur la conception du fonds d'infrastructure. Par conséquent, on peut admettre que la libération de ces moyens financiers n'aura pas d'autres répercussions sur la politique financière que celles qui étaient prévisibles lors de l'adoption de la loi sur le fonds d'infrastructure par le Parlement.

Le fonds d'infrastructure ne fournit aucune contribution à l'entretien ou à l'exploitation du trafic d'agglomération. Toutefois, dans la mesure où les crédits issus du fonds d'infrastructure cofinancent des investissements dans le domaine du RER, les montants correspondants seront à l'avenir dus par la Confédération dans le cadre du financement des chemins de fer.

3.2 Conséquences pour les cantons, les villes et les communes

L'une des vocations du fonds d'infrastructure consiste à fournir des crédits pour améliorer le système des transports dans les villes et les agglomérations. Le présent arrêté fédéral se limite à fixer les contributions maximales de la première étape de financement du programme en faveur du trafic d'agglomération. Comme les problèmes les plus lancinants, à cet égard, se situent dans les agglomérations, ce message et son arrêté sont de première importance pour ces régions. À eux seuls, les cantons et les agglomérations ne sont pas en mesure de financer les investissements nécessaires, en particulier dans les zones densément peuplées, parce que les investissements requis dans le domaine des transports y sont particulièrement élevés.

Le volume des cofinancements prévus de la Confédération s'élèvent à quelque 1,51 milliard de francs; cette contribution permet de générer un volume total d'investissements de quelque 3,8 milliards de francs, le taux de contribution moyen

étant d'un peu moins de 40 %. 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 années 2011 à 2014 ne verront pas la réalisation de toutes les mesures et certains projets seront même lancés vers la fin de la première étape de financement seulement. Par ailleurs, compte tenu des problèmes de liquidité du fonds (cf. ch. 1.2.8.2), le début des travaux des projets réalisables durant la présente étape n'est lié à aucun calendrier fixe (cf. ch. 1.2.5.2). On peut donc s'attendre à ce que les crédits requis se répartissent sur quelques années au-delà de 2014.

Toutefois, comme il a été indiqué plus haut, on peut aussi s'attendre à ce que le cofinancement par la Confédération des mesures prévues dans le cadre des projets d'agglomération subisse des retards (cf. ch. 1.2.8.2). Les agglomérations devront s'accommoder de ce retard ou assurer elles-mêmes le préfinancement. Ces éventuels préfinancements pourront constituer une charge budgétaire supplémentaire pour les cantons, les villes et les communes.

Le fonds d'infrastructure ne fournit pas de contributions à l'entretien ou à l'exploitation du trafic d'agglomération. Les frais d'exploitation et d'entretien des nouvelles infrastructures incomberont par conséquent aux cantons, aux villes et aux communes, dont les dépenses vont augmenter en conséquence.

Le financement du trafic d'agglomération dans les cantons et les agglomérations est en général régi par des lois. La réponse à la question des ressources supplémentaires en personnel requises dans les cantons, les villes et les agglomérations dépend de la forme d'organisation choisie et des structures existantes. La nécessité d'adapter les législations cantonales et de dégager des ressources en personnel supplémentaires dans les cantons, les villes et les agglomérations, est une question qui a déjà été examinée lors de la rédaction du message du 2 décembre 2005 concernant le fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (Fonds d'infrastructure)[12]; il est donc superflu de l'évoquer dans le présent message.

3.3 Conséquences économiques

De la nécessité et des possibilités d'une intervention de l'Etat

Les villes et les agglomérations suisses subissent des nuisances toujours plus graves liées au trafic. De nombreux sites sont caractérisés par un fort volume de trafic et des engorgements permanents. Aujourd'hui, les engorgements et la perte de temps qu'ils génèrent représentent un coût qui dépasse largement le milliard de francs par année. La population, l'environnement et l'économie en supportent les retombées.

Le fonds d'infrastructure garantit la contribution fédérale nécessaire à l'amélioration du système de transports dans les villes. L'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011, qui fait l'objet du présent message, régit la libération des moyens financiers requis pour la réalisation de la première étape des projets en faveur du trafic d'agglomération. Il s'agit là d'un premier pas important pour l'application de la loi sur le fonds d'infrastructure. Cette première étape du programme en faveur du trafic d'agglomération vise le cofinancement des projets dont l'efficacité est jugée bonne à très bonne en termes de

12 FF **2006** 753

trafic d'agglomération et qui fournissent ainsi une contribution essentielle pour le maintien de la fonctionnalité des réseaux de transport.

Conséquences sur différents groupes sociaux

Le projet permet donc non seulement d'assurer la compétitivité économique du pays, mais aussi d'améliorer les conditions de transport des usagers, qui profitent par exemple de temps de trajet plus courts. Un système de transports plus efficace dans les villes et les agglomérations améliorera l'accessibilité de ces dernières et profitera tant aux personnes qui travaillent, qu'aux arts et métiers et au secteur tertiaire. Par ailleurs, l'arrêté fédéral qui fait l'objet du présent message générera un volume d'investissements total de quelque 3,8 milliards de francs au profit du secteur de la construction. Les effets conjoncturels indirects qui en découleront ne sont pas encore pris en compte.

Effets sur l'économie nationale

Une infrastructure de qualité constitue une base déterminante pour le développement économique d'un pays. La vocation générale du fonds d'infrastructure et celle, plus spécifique, du programme en faveur du trafic d'agglomération sont de fournir une infrastructure de transports fonctionnelle et de contribuer ainsi à la compétitivité internationale du pays. La Suisse dispose, en comparaison internationale notamment, d'un réseau ferroviaire et routier bien développé et performant. Les déficits se situent avant tout dans le trafic d'agglomération. Afin de pouvoir continuer à se positionner avec succès face à la concurrence internationale, notre pays doit effectuer les investissements requis dans ses infrastructures de transports. A long terme, les investissements que générera le présent projet bénéficieront à la place économique suisse, au marché du travail et à la prospérité du pays.

Réglementations alternatives

Quelque 75 % de la population helvétique habite dans une ville ou dans une agglomération. Les centres urbains génèrent des impulsions déterminantes pour la vie économique, sociale, culturelle et politique du pays. Toutefois, le processus d'urbanisation pèse toujours davantage sur ces milieux et comporte aussi des inconvénients: une pression accrue sur les systèmes de transports, sur l'environnement et sur les finances publiques, ainsi que des problèmes sociétaux. Ces difficultés se répercutent négativement sur l'attrait économique des villes et sur la qualité de vie de leurs habitants. Or, les villes ne pourront pas résoudre seules ces problèmes, car l'ampleur des défis dépasse leurs possibilités et leurs compétences.

En adoptant la réforme de la péréquation et de la répartition des tâches lors du scrutin populaire du 28 novembre 2004, la Confédération s'est vu attribuer une tâche nouvelle: celle d'utiliser désormais une partie des recettes de l'impôt sur la consommation de carburants et les recettes nettes de la redevance pour l'utilisation des routes nationales pour financer «les mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations» (art. 86, al. 3b^{bis}, Cst.).

C'est sur ces dispositions que se fonde le principe du cofinancement de mesures pour améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, décidé dans la loi sur le fonds d'infrastructure. Le présent projet constitue une étape supplémentaire vers la mise en œuvre du mandat légal qui découle de cette loi.

Adéquation de la mise en œuvre

Le soutien accordé à des projets d'agglomération coordonnés en termes de transports et d'aménagement du territoire a pour effet de résoudre les problèmes de transport dans une perspective globale; il fait interagir efficacement tous les modes de transport et coordonne les transports avec le développement de l'urbanisation dans les agglomérations. Le développement des modes de transport se poursuit en fonction de leurs avantages comparatifs. Une telle approche permet d'utiliser efficacement des ressources financières restreintes.

Les contributions de la Confédération sont versées à titre de cofinancement. La responsabilité de la mise en œuvre incombe aux agglomérations. Cette démarche correspond à une répartition des tâches conforme au principe de subsidiarité.

3.4 Conséquences sur le territoire et sur l'environnement

Le programme en faveur du trafic d'agglomération, avec ses projets des listes A et B, a de nombreux effets sur le tissu bâti et sur l'environnement, et tout particulièrement sur la qualité de l'air, le climat, les paysages, les espaces vitaux et les eaux, les surfaces requises et la qualité de vie en milieu urbanisé. Le principe du développement durable exige que le trafic, toujours plus important, soit le moins nocif possible pour l'environnement et que la qualité du tissu bâti soit maintenue, voire améliorée. Le fonds d'infrastructure et, plus précisément, le programme en faveur du trafic d'agglomération, sont en mesure de contribuer substantiellement à un tel développement. L'approche globale des transports est appelée à promouvoir les transports publics et la mobilité douce dans les grandes agglomérations, qui disposent en général d'avantages comparatifs dans les régions densément peuplées. Cette évolution contribuera à rééquilibrer la répartition modale au profit des transports publics et de la mobilité douce, surtout dans les grandes agglomérations, et à rendre la gestion du trafic plus durable en termes d'occupation du sol et de pollution sonore et atmosphérique. En favorisant le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, on maîtrise mieux le mitage et on renforce les centres. Le transfert vers les transports publics et la mobilité douce auquel on assiste dans les régions densément peuplées contribue, pour sa part, à atteindre les objectifs climatiques fixés dans la loi sur le CO_2 et le protocole de Kyoto.

Dans le cadre de l'examen effectué par la Confédération, l'effet de chacun des projets d'agglomération en fonction des critères «Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti» et «Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources» a fait l'objet d'une analyse approfondie.

Selon les résultats de cette analyse, le programme en faveur du trafic d'agglomération aura les effets suivants:

- il permetttra de renforcer les transports publics et la mobilité douce dans les agglomérations; le transfert qui en résultera, au niveau de la répartition modale, en faveur de ces modes de transport, permettra de réduire les émissions de gaz ayant un impact sur le climat et les émissions de polluants atmosphériques;
- plusieurs projets d'agglomération ne permettent pas d'éviter l'utilisation de surfaces supplémentaires; toutefois, le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti permettra de lutter contre un mitage accru du territoi-

re et de renforcer le développement des centres, ce qui ralentira la consommation de surfaces.

Enfin, tous les projets cofinancés par le biais du fonds d'infrastructure sont soumis aux procédures ordinaires d'aménagement du territoire et de planification environnementale et doivent respecter les objectifs environnementaux fixés par la loi (air, bruit, nature et paysage, etc.).

4 Liens avec le programme de la législature

Le projet est annoncé dans le message du 23 janvier 2008 sur le programme de législature de 2007 à 2011[13] et dans l'arrêté fédéral du 18 septembre 2008 sur le programme de législature de 2007 à 2011[14].

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois

L'Assemblée fédérale a adopté la loi sur le fonds d'infrastructure en se basant sur les art. 86, al. 3 et 173, al. 2, de la Constitution. Le présent arrêté s'appuie sur les art. 7, al. 3 et 4, de cette loi. L'art. 7, al. 3, fait obligation au Conseil fédéral de soumettre à l'Assemblée fédérale un programme relatif au cofinancement des projets d'agglomération (programme en faveur du trafic d'agglomération) au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de cette loi. Aux termes de l'al. 4 de ce même article, c'est le Conseil fédéral qui propose à l'Assemblée fédérale le montant des moyens à allouer pour le cofinancement des projets d'agglomération de l'étape suivante.

Le présent arrêté propose à l'Assemblée fédérale d'adopter le programme en faveur du trafic d'agglomération et de libérer une partie des ressources du fonds pour la réalisation des projets d'agglomération.

5.2 Compatibilité de l'arrêté avec les obligations internationales de la Suisse

La constitution du fonds d'infrastructure n'a eu aucune incidence sur les engagements de la Suisse envers les pays étrangers.

Le financement des projets sur territoire étranger dans les régions frontalières est prévu par les dispositions de l'art. 17*a*, al. 3, LUMin. Les projets d'infrastructures qui s'étendent au-delà des frontières nationales peuvent être financés par le programme dans la mesure où ils permettent en premier lieu d'améliorer la situation du trafic dans la partie suisse de l'agglomération et dans la mesure où l'Etat voisin, qui doit être intégré dans l'organe de pilotage du projet de manière appropriée, s'engage lui aussi financièrement (FF *2006* 753 782).

Par conséquent, le présent arrêté fédéral est compatible avec le droit européen.

13 FF **2008** 639
14 FF **2008** 7745

5.3 Forme de l'arrêté

Conformément aux dispositions de la LFInfr, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme en faveur du trafic d'agglomération deux ans au plus tard après l'entrée en vigueur de cette loi. Le programme et la proposition de libération des crédits ne contiennent pas de dispositions à caractère législatif. Ces deux documents ne sont pas non plus soumis au référendum. Ils peuvent donc être édictés sous la forme d'un arrêté fédéral simple.

5.4 Frein aux dépenses

L'art. 159, al. 3, let. b, Cst. prévoit que les dispositions relatives aux subventions, ainsi que les crédits d'engagement et les plafonds de dépenses, doivent être adoptés à la majorité des membres de chaque conseil s'ils entraînent de nouvelles dépenses uniques de plus de 20 millions de francs ou de nouvelles dépenses périodiques de plus de 2 millions de francs (frein aux dépenses).

Cette majorité a d'ores et déjà été obtenue pour tous les projets financés par le fonds d'infrastructure dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure et lors de l'adoption du crédit global de 20,8 milliards de francs. Il n'est donc pas nécessaire de soumettre une nouvelle fois le présent arrêté à la clause du frein aux dépenses.

5.5 Compatibilité avec la loi sur les subventions

Les dispositions de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions[15] s'appliquent au fonds d'infrastructure à titre subsidiaire.

15 RS **616.1**

Liste des mesures dans le domaine du rail (ensemble des voies ferrées, stations RER), degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Ausfinanzierung Durchmesserlinie; Teil S-Bahn	564,66	50	282,33
	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 1	158,69	35	55,54
0351 Bern	Entflechtung Wylerfeld	93,35	35	32,67
0371 Biel/Bienne	SBB-Bahnhalt Bözingenfeld	6,91	40	2,76
1711 Zug	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sumpf	3,73	40	1,49
2581 Aareland	WSB-Station Torfeld Süd	3,95	40	1,58
	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	1,74	40	0,69
2601 Solothurn	Verschiebung Bahnhof Bellach	8,68	40	3,47
	Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost	8,68	40	3,47
2939 Schaffhausen	S-Bahn-Ausbau Schaffhausen, Viertelstundentakt	34,70	40	13,88
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	S-Bahn – Ausbau St. Gallen, Viertelstundentakt	95,34	40	38,14
5250 Mendrisiotto	Fermata TILO S. Martino – Mendrisio	6,51	35	2,28
5586 Lausanne-Morges	REV Concept 2010: Etat final (Aménagements Cossonay, Bussigny, Cully)	56,01	40	22,40
6458 RUN	Nouvelle gare Morgarten	1,64	35	0,57
6621 Genève	12-9 Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet–Genève: création de deux points de croisements	69,40	40	27,76
Somme		1 113,99		489,03

Liste des mesures dans le domaine du rail (ensemble des voies ferrées, stations RER), degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 2*	249,24	35	87,23
0351 Bern	Tiefbahnhof Bern RBS	350,00	35	122,50
	Entflechtung Holligen, Etappe 1**	82,61	35	28,91
	HB Bern: Neue Fussgängerunterführung / Anbindung Stadt und Ortsverkehr	200,00	35	70,00
1061 Luzern	S-Bahnhalt Luzern Langensand–Steghof	11,28	35	3,95
	15-Min-Takt S-Bahn im Rontal**	82,42	35	28,85
1711 Zug	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sennweid (Baar)	6,53	40	2,61
2581 Aareland	Eigentrassierung Oberentfelden Zentrum	10,41	40	4,16
	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	12,83	40	5,13
2701 Basel	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	49,88	40	19,95
	Entflechtung Basel–Muttenz**	65,07	40	26,03
	Überwerfung Pratteln**	65,07	40	26,03
	Ausbau Doppelspur Laufental**	60,73	40	24,29
4021 Aargau-Ost	Haltestelle Wettingen Tägerhard	2,75	40	1,10
	Neue Haltestelle Bremgarten-Obere Ebene (zur Erschliessung und Entwicklung ESP für Fachmarkt, Produktion)	3,66	40	1,47
4566 Frauenfeld	Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost	10,58	35	3,70
5192 Lugano	Sistema tram-treno, tratto centrale (Bioggio – Centro)	195,17	30	58,55
6458 RUN	Transrun	274,60	35	96,11
	Nouvelle gare Eplatures	1,64	35	0,57
	2e voie Halte Crêt-du-Locle	6,15	35	2,15
	Nouvelle gare vieille-ville	4,43	35	1,55
	Nouvelle gare cité Martini	3,69	35	1,29

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
6621 Genève	13-7 Nouvelle halte ferroviaire à Châtelaine	4,34	40	1,74
6711 Delémont	Halte Communance	3,04	40	1,21
Somme		1 756,11		619,08

* La compatibilité de la nouvelle halte Rheinfall (transfert de la halte Schloss Laufen) avec les objectifs de protection de l'IFP reste à vérifier.

** Correspond à la part du trafic d'agglomération du projet qui fait l'objet de l'investissement. On s'est basé, à titre d'hypothèse de travail, sur une clé de répartition de 50/50 entre trafic d'agglomération et trafic interurbain/marchandises.

Liste des mesures dans le domaine des tramways/tramways en site propre, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0351 Bern	Umstellung auf Tram der Buslinie 10 nach Köniz/Schliern	89,33	35	31,27
	Tram Ostermundigen/Rüti	123,22	35	43,13
2701 Basel	ÖV-Erschliessung Erlenmatt	30,93	40	12,37
	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	16,48	40	6,59
5586 Lausanne-Morges	Axe fort tram Renens–Lausanne	184,83	40	73,93
6621 Genève	34-2 Tram Cornavin–Onex–Bernex: tronçon Cornavin–George-Favon	79,82	40	31,93
	34-5 Extension du tramway: extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex	60,73	40	24,29
	36-1-6 Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moillesulaz (par route de Genève)	58,99	40	23,60
Somme		644,34		247,11

Liste des mesures dans le domaine des tramways/ tramways en site propre, degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Limmattalbahn 1. Etappe Farbhof-Schlieren	106,88	35	37,41
	Tram Hardbrücke: Neubauabschnitt Hardplatz-Pfingstweidstrasse	89,33	35	31,27
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram	101,38	40	40,55
2701 Basel	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	74,68	40	29,87
5192 Lugano	Sistema tram-treno, estensione 1 (nord) Partie Manno	27,88	30	8,36
5586 Lausanne-Morges	Axe fort tram Lausanne-Rionzi	129,85	40	51,94
6621 Genève	33-7 Extension du tramway: prolongement entre CERN (CH) et Saint-Genis–Pouilly centre	109,31	40	43,72
Somme		639,31		243,12

Liste des mesures TP-route, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram, Busvorlauf	14,76	40	5,90
1061 Luzern	Infrastrukturausbau Trolleybusnetz	3,53	35	1,24
1711 Zug	öV-Feinverteiler auf Eigentrassee 1. Teil	56,99	40	22,80
2125 Bulle	Aménagements pour réseau bus	0,99	35	0,35
2939 Schaffhausen	Angebotsausbau städtisches Busangebot	6,75	40	2,70
3901 Chur	Städtische Tangentialbuslinie	2,11	40	0,84
5192 Lugano	Offerta TP 2010-12 (OTPLu2)	4,51	30	1,35
5586 Lausanne-Morges	Axes forts trolleybus A	48,00	40	19,20
	Réseau de bus TP Morges (2008–2014)	14,09	40	5,63
	Réseau de bus TP Lausanne (2009–2014)	29,01	40	11,61
6458 RUN	Réorganisation Interface TP St. Blaise y c. électrification nouveau tracé Trolleybus 7	1,84	35	0,65
	Voies Trolleybus	1,84	35	0,65
6621 Genève	34-3 Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	6,46	40	2,58
	36-1-4 TCSP à Annemasse perpendiculaire au tram: rabattement sur CEVA et tram	9,43	40	3,77
	36-3-2 Développement TC sur l'axe Eaux-Vives–Communaux d'Ambilly (MICA): infrastructures pour trolleybus	10,47	40	4,19
6711 Delémont	Aménagements pour réseau bus	0,69	40	0,27
Somme		211,47		83,73

Liste des mesures TP-route, degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Buseigentrassee zwischen Dietikon und Killwangen	11,15	35	3,90
	Bus-Eigentrassierung Wallisellen-Dietlikon	6,23	35	2,18
4021 Aargau-Ost	Trasseesicherung/Busvorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal (zwischen Dietikon und Killwangen inkl. neue Buslinien)	32,00	40	12,80
5586 Lausanne-Morges	Réseau de bus (2015–2018)	29,01	40	11,61
6621 Genève	12-8 Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le canton de Vaud	12,22	40	4,89
	36-3-4 Prolongement de l'axe TC entre MICA et la gare d'Annemasse	6,98	40	2,79
Somme		97,60		38,17

Liste des mesures concernant les TIM, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0351 Bern	Verkehrssanierung Worb	57,69	35	20,19
0942 Thun	Bypass Nord + Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	87,73	40	35,09
1061 Luzern	Optimierung Seetalplatz	52,97	35	18,54
	Massn. Schlossberg (1. Etappe)	1,77	35	0,62
	K65: Buchrain, Anschluss A14 – Inwil–Knoten Oberhofen	3,97	35	1,39
1711 Zug	Umfahrung Cham-Hünenberg, Kammern A, C	89,78	40	35,91
2581 Aareland	Knotensanierung K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	12,93	40	5,17
2939 Schaffhausen	Aufwertung und Leistungsoptimierung Gennersbrunnerstrasse	2,53	40	1,01
	Änderung Hauptstrassennetz in Herblingen	0,84	40	0,34
3203 St.Gallen / Arbon–Rorschach	Altstadtentlastung mit Erschliessung Saurer WerkZwei	35,93	40	14,37
3901 Chur	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	4,22	40	1,69
	Erschliessung von Chur West	6,75	40	2,70
4021 Aargau-Ost	Baden Umbau Schulhausplatz (Optimierung LIV inkl. Anpassung Schlossberg-+Velotunnel)	32,53	40	13,01
	Brugg Umbau Knoten Neumarkt mit Bahnunterführung	2,76	40	1,10
5250 Mendrisiotto	Nuova gerarchia stradale Chiasso	9,11	35	3,19
6002 Brig–Visp–Naters	Neugestaltung Einfahrt Neue Simplonstrasse Brig-Glis	1,37	40	0,55
6458 RUN	Giratoire place Numa-Droz	2,77	35	0,97
6711 Delémont	Gestion de la circulation sur giratoires	0,94	40	0,38
Somme		406,57		156,22

Liste des mesures concernant les TIM, degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Ausbau Achse Bernstrasse Schlieren	13,35	35	4,67
	Ausbau Knoten Bern-/ Enstringerstrasse (Schlieren)	22,25	35	7,79
0351 Bern	Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)	11,57	35	4,05
0404 Burgdorf	Einzelmassnahmen Oberburg (Kreisel)	1,40	40	0,56
1061 Luzern	Massnahme Schlossberg (2. Etappe)	4,41	35	1,54
2581 Aareland	Hintere Bahnhofsstrasse + Knoten Gais	25,85	40	10,34
2701 Basel	H2, Umfahrung Liestal	77,49	40	30,99
	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	36,16	40	14,46
3336 Obersee	Rapperswil-Jona	242,90	30	72,87
4021 Aargau-Ost	Baden Ausbau Brückenkopf Ost	8,62	40	3,45
Somme		444,01		150,72

Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Mise en œuvre concept MD (liste A)	43,42	35	15,20
0351 Bern	Bern: Neue Brücke Breitenrain – Länggasse (Bern)	6,01	35	2,10
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	16,71	35	5,85
0371 Biel/Bienne	Mise en œuvre concept MD (liste A)	28,69	40	11,48
0404 Burgdorf	Mise en œuvre concept MD (liste A)	4,34	40	1,74
0581 Interlaken	Mise en œuvre concept MD (liste A)	3,94	40	1,58
0942 Thun	Mise en œuvre concept MD (liste A)	13,06	40	5,23
1061 Luzern	Mise en œuvre concept MD (liste A)	24,37	35	8,53
1711 Zug	Mise en œuvre concept MD (liste A)	5,30	40	2,12
2125 Bulle	Mise en œuvre concept MD (liste A)	3,31	35	1,16
2581 Aareland	Mise en œuvre concept MD (liste A)	25,20	40	10,08
2601 Solothurn	Mise en œuvre concept MD (liste A)	7,37	40	2,95
2701 Basel	Velo-/Fussverbindung S. Johann-Park – Huningue	8,62	40	3,45
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	38,09	40	15,24
2939 Schaffhausen	Duraduct mit Lift	3,37	40	1,35
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	14,76	40	5,90
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Mise en œuvre concept MD (liste A)	–	40	–
3336 Obersee	Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona)	3,42	30	1,02
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	6,92	30	2,08
3901 Chur	Mise en œuvre concept MD (liste A)	13,07	40	5,23
4021 Aargau-Ost	Mise en œuvre concept MD (liste A)	26,89	40	10,75
4566 Frauenfeld	Mise en œuvre concept MD (liste A)	7,93	35	2,77
5192 Lugano	Mise en œuvre concept MD (liste A)	8,98	30	2,69
5250 Mendrisiotto	Mise en œuvre concept MD (liste A)	10,78	35	3,77

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
5586 Lausanne-Morges	Mise en œuvre concept MD (liste A)	56,75	40	22,70
5938 Yverdon	Mise en œuvre concept MD (liste A)	6,91	35	2,42
6002 Brig-Visp-Naters	Fussgängerbrücke zwischen Brig-Glis und Naters	2,88	40	1,15
	Aufhebung und Umgestaltung MGB Trassee in Naters	2,84	40	1,13
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	2,94	40	1,18
6458 RUN	Mise en œuvre concept MD (liste A)	27,24	35	9,53
6621 Genève	30-3 Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux pont du Mont-Blanc	12,22	40	4,89
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	18,33	40	7,33
6711 Delémont	Itinéraire cyclable sur route cantonale xx, porte d'entrée Est	2,14	40	0,86
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	1,20	40	0,48
Somme		458,00		173,94

Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Mise en œuvre concept MD (liste B)	14,65	35	5,13
0351 Bern	Mise en œuvre concept MD (liste B)	31,46	35	11,01
0371 Biel/Bienne	Mise en œuvre concept MD (liste B)	6,47	40	2,59
0404 Burgdorf	Mise en œuvre concept MD (liste B)	11,31	40	4,52
0581 Interlaken	Mise en œuvre concept MD (liste B)	–	40	–
0942 Thun	Mise en œuvre concept MD (liste B)	8,14	40	3,26
1061 Luzern	Mise en œuvre concept MD (liste B)	2,70	35	0,95
1711 Zug	Mise en œuvre concept MD (liste B)	8,83	40	3,53
2125 Bulle	Mise en œuvre concept MD (liste B)	–	35	–
2581 Aareland	Mise en œuvre concept MD (liste B)	–	40	–
2601 Solothurn	Mise en œuvre concept MD (liste B)	6,09	40	2,43
2701 Basel	Mise en œuvre concept MD (liste B)	4,31	40	1,72
2939 Schaffhausen	Mise en œuvre concept MD (liste B)	1,69	40	0,67
3203 St. Gallen/ Arbon-Rorschach	Mise en œuvre concept MD (liste B)	1,69	40	0,67
3336 Obersee	Mise en œuvre concept MD (liste B)	–	30	–
3901 Chur	Mise en œuvre concept MD (liste B)	4,39	40	1,75
4021 Aargau-Ost	Mise en œuvre concept MD (liste B)	–	40	–
4566 Frauenfeld	Mise en œuvre concept MD (liste B)	–	35	–
5192 Lugano	Mise en œuvre concept MD (liste B)	8,08	30	2,42
5250 Mendrisiotto	Mise en œuvre concept MD (liste B)	10,78	35	3,77
5586 Lausanne-Morges	Mise en œuvre concept MD (liste B)	–	40	–
5938 Yverdon	Mise en œuvre concept MD (liste B)	11,67	35	4,09
6002 Brig–Visp–Naters	Mise en œuvre concept MD (liste B)	2,01	40	0,80
6458 RUN	Mise en œuvre concept MD (liste B)	6,67	35	2,33
6621 Genève	Mise en œuvre concept MD (liste B)	17,45	40	6,98
6711 Delémont	Mise en œuvre concept MD (liste B)	1,89	40	0,75
Somme		160,26		59,37

Liste des mesures concernant la valorisation des traversées de localités et/ou la sécurité de l'espace routier, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Beruhigung Quartiertangenten Stadt Winterthur	14,33	35	5,02
	Umgestaltung der Forchstrasse (Hegibachplatz, Hedwigsteig, Burgwies) im Zusammenhang mit Gleisbauten	4,45	35	1,56
	Quarz Prio A: Birmensdorferstrasse, Albisriedplatz, Kreuzplatz, Vorderberg, Bellevueplatz, Oerliker Bahnhofplatz, Max-Frisch-Platz, Schaffhauserplatz, Witikonerstrasse	24,03	35	8,41
	Aufwertung von Ortszentren, Verbesserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum OeV	28,49	35	9,97
0351 Bern	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell)	17,14	35	6,00
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse–Buchserplatz	6,86	35	2,40
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring	5,14	35	1,80
0404 Burgdorf	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	5,00	40	2,00
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A1	8,91	40	3,56
0942 Thun	Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfraustrasse	3,77	40	1,51
	Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrt Spiez	0,94	40	0,38
1061 Luzern	K65: Buchrain	2,65	35	0,93
	K17: Root Ronmatt – Knoten Tell	7,95	35	2,78
2125 Bulle	b. réaménagement de la rue de l'Ancien-Comté	1,23	35	0,43
	c. réaménagement de la rue de Gruyères (Temple–La Trême)	1,29	35	0,45
	Réaménagement de l'axe d'entrée nord	4,46	35	1,56
	Réaménagement de l'axe d'entrée ouest	4,63	35	1,62

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	a. réaménagement de la rue et de la place St-Denis et de la rue de Gruyères (Temple–Union)	3,34	35	1,17
	Réaménagement de la rue de La Condémine	2,40	35	0,84
	a. réaménagement de la traversée de Riaz	2,68	35	0,94
	Réaménagement de la traversée de Vuadens	2,14	35	0,75
2581 Aareland	Aarau Umgestaltung K109 Bahnhofstrasse (Bahnhof bis Kreuzplatz)	1,72	40	0,69
	Buchs Aufwertung Ortszentrum	3,45	40	1,38
	Suhr Aufwertung Ortszentrum	5,17	40	2,07
	Ortzentrum Schönenwerd	2,59	40	1,03
2601 Solothurn	Ortsdurchfahrten: Weissensteinstr.	1,29	40	0,51
2701 Basel	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	14,64	40	5,85
	Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst	9,81	40	3,93
	Beruhigung Ortszentrum Reinach	26,69	40	10,68
	Verkehrsberuhigung Riehen/ Umgestaltung Lörracherstrasse	11,25	40	4,50
	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	50,80	40	20,32
2939 Schaffhausen	Aufwertung Rheinuferstrasse/ Verbesserung Rheinzugang	5,90	40	2,36
	Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich Adlerunterführung/ Schwabentor	8,43	40	3,37
	Aufwertung Ortsdurchfahrten Beringen	2,95	40	1,18
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Aufwertung Altstadt Gossau	5,06	40	2,02
3336 Obersee	Sternenkreuzung Eschenbach	0,70	30	0,21
	Schindellegi (Feusisberg) 1. e	3,40	30	1,02
	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9,76	30	2,93

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
4021 Aargau-Ost	Baden Strassenraumgestaltung Mellingerstrasse K268	5,17	40	2,07
	Obersiggenthal Landstrasse: Trennwirkung mindern durch Strassenraumgestaltung	3,45	40	1,38
	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Niederlenz (K248)	6,89	40	2,76
	Wildegg Neugestaltung Ortsdurchfahrt (K112: Abschnitt Bärenkreisel bis Grenze Holderbank)	6,45	40	2,58
	Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten Wohlen (K127/K266)	5,17	40	2,07
	Rudolfstetten Neugestaltung Ortsdurchfahrt	3,45	40	1,38
4566 Frauenfeld	Attraktivierung des Bahnhofumfelds	2,53	35	0,89
	Teilmassnahme Sanierung Altstadt Frauenfeld	4,22	35	1,48
	Flankierende Massnahmen Ortsdurchfahrt Felben	0,84	35	0,30
5192 Lugano	Riassetto assi principali di penetrazione alla Città	20,06	30	6,02
5250 Mendrisiotto	Moderazioni sicurezza e sistemazione	14,76	35	5,16
5586 Lausanne-Morges	Réaménagements routes principales	23,72	40	9,49
5938 Yverdon	Réaménagement du pont Bel-Air, du quai de la Thièle et de l'avenue de Grandson	7,34	35	2,57
	Réaménagement de la rue du Midi, de la rue du Curtil-Maillet et du sud de la rue du Cheminet	3,27	35	1,15
	Réaménagement de la place Bel-Air, de la rue d'Orbe et de la rue de Neuchâtel	2,23	35	0,78
	Réaménagement de la rue des-Remparts et de la place d'Armes	12,09	35	4,23
	Réaménagement du goulet de la rue du Casino	0,06	35	0,02
	Réaménagement de la rue de la Plaine	1,81	35	0,64
	Réaménagement de l'avenue Haldimand	0,45	35	0,16

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	Axe gare–lac par le Canal oriental: réaménagement de l'axe gare–lac le long du Canal oriental	7,13	35	2,50
	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson) aménagements	5,93	35	2,08
6002 Brig–Visp–Naters	Sanierung Furkastrasse Naters	2,09	40	0,84
6458 RUN	Revalorisation secteur Est, av. Léop.-Robert	3,23	35	1,13
	Aménagement carrefours, voiries, modération trafic	3,72	35	1,30
6621 Genève	33-6 Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin	5,24	40	2,09
	34-4 Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy	5,24	40	2,09
	36-1-5 Requalification de l'espace rue Annemasse–route de Genève	5,76	40	2,30
	30-6 Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias-Vernets	2,79	40	1,12
	52-1 Requalification de la route Suisse (première étape)	17,45	40	6,98
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3,00	40	1,20
	Courroux	2,57	40	1,03
Somme		503,55		187,92

Liste des mesures concernant la valorisation des traversées de localités, et/ou la sécurité de l'espace routier, degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Redimensionierung Badener-/ Zürcherstrasse in Dietikon und Schlieren	5,34	35	1,87
0351 Bern	Bern: Weissensteinstrasse (Weissenbühl – Bümpliz)	17,14	35	6,00
0371 Biel/Bienne	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach	5,53	40	2,21
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Sutz-Lattrigen	2,77	40	1,11
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Aegerten	2,49	40	1,00
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A2	3,04	40	1,22
2581 Aareland	Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum	3,45	40	1,38
2601 Solothurn	Ortsdurchfahrt: Derendingen	1,71	40	0,69
	Ortsdurchfahrt: Oberdorf	1,29	40	0,51
	Ortsdurchfahrt: Subingen	2,14	40	0,86
2701 Basel	Beruhigung Ortszentrum Dornach	3,96	40	1,59
2939 Schaffhausen	Aufwertung Bachstrasse	2,11	40	0,84
3203 St. Gallen / Arbon–Rorschach	Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach	1,69	40	0,67
	Städtebaul. Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	4,22	40	1,69
3336 Obersee	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9,76	30	2,93
4021 Aargau-Ost	Baden Umgestaltung K117 Bruggerstrasse inkl. Merkerplatz	8,62	40	3,45
5586 Lausanne–Morges	Réaménagements routes principales (tranquilisation)	23,72	40	9,49
6002 Brig–Visp–Naters	Begegnungszone Belalpstrasse Naters	2,36	40	0,94
6458 RUN	Vieille ville: Revalorisation de l'espace public par coupure du trafic de transit	7,38	35	2,58

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
6621 Genève	35-15 Requalification de l'espace rue sur la route de St-Julien, y c. aménagements pour bus	21,82	40	8,73
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3,00	40	1,20
	Courrendlin	5,57	40	2,23
Somme		139,11		53,19

Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Velostation HB	23,23	35	8,13
0351 Bern	Bern: Velostation Bahnhof Bern	10,06	35	3,52
2581 Aareland	Bushof Bahnhof Aarau	6,89	40	2,76
2701 Basel	Busbahnhof Laufen	6,94	40	2,77
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen	16,87	40	6,75
	Bahnhof Nord SG	4,22	40	1,69
3336 Obersee	Pfäffikon (Freienbach)	7,15	30	2,15
	Rüti	2,67	30	0,80
4021 Aargau-Ost	Bushof Bahnhof Brugg/Windisch (Umbau Station Brugg und Busterminal Windisch & Verlängerung PU-Mitte)	4,61	40	1,84
	Brugg-Windisch Velounterführung SBB Bahnhof (Verbesserung Attraktivität Langsamverkehr Zentrum/Bahnhof/Campus)	10,34	40	4,14
	Ausbau Bahnhof Lenzburg (Verbesserung Zugang zur Bahn, Bushof, B+R-Anlage, Strassenraumgestaltung)	10,68	40	4,27
5192 Lugano	Terminale degli autobus	10,25	30	3,08
	Strutture e collegamenti pedonali della stazione	35,42	30	10,63
	sistemazione piazzali della stazione	10,25	30	3,08
5250 Mendrisiotto	Nodo intermodale FMV Stabio	1,82	35	0,64
	Nodo intermodale FFS Chiasso	9,11	35	3,19
	Nodo intermodale FFS Mendrisio	1,82	35	0,64
5938 Yverdon	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la place de la Gare	2,00	35	0,70
6458 RUN	Nouvel aménagement place de la gare	5,41	35	1,89
	Aménagement place du 1er Août	0,59	35	0,21

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
6621 Genève	10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares / haltes de Pont-Rouge, Bachet, Champel, Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse), amélioration de l'intermodalité	78,55	40	31,42
	10-4 Liaison souterraine modes doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	12,22	40	4,89
	30-7 Nouvelle passerelle piétonne et deux-roues de Sécheron	8,73	40	3,49
6711 Delémont	Pôle d'échange (gare routière)	4,29	40	1,71
Somme		284,10		104,39

Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales, degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Aufwertung Bahnhof Hardbrücke	26,70	35	9,35
	Umsteigezentrum Zürich-Oerlikon	86,15	35	30,15
2581 Aareland	Aarau Bahnhof Velo-/Fussgängerunterführung Ost	8,62	40	3,45
5192 Lugano	Nodo d'interscambio stazione FFS di Lamone-Cadempino	10,03	30	3,01
5586 Lausanne–Morges	Tunnel gare–St-François	12,22	40	4,89
5938 Yverdon	Aménagement mobilité douce à la gare (nouveau passage inférieur nord et passerelle sud)	7,85	35	2,75
Somme		151,58		53,60

Liste des mesures dans le domaine de la gestion des systèmes de transports, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	RVS W'thur: Ausbau Busspuren Stadt Winterthur	2,05	35	0,72
	RVS W'thur: Sanierung / Umgestaltung Verlustpunkte öV	12,02	35	4,21
	RVS W'thur: Dosierstellen	2,05	35	0,72
	Parkleitsystem	1,60	35	0,56
	Regionale Verkehrssteuerung Glattal	32,53	35	11,38
0371 Biel/Bienne	MP Bus-Bevorzugung I	1,84	40	0,74
0942 Thun	Parkleitsystem (Lenkung MIV in Parkhäuser Innenstadt)	1,89	40	0,75
	Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	5,66	40	2,26
1061 Luzern	Verkehrssystem-Management (VSM)	4,41	35	1,54
	K13: Luzern, Kasernenplatz– Emmen-Seetalplatz	10,59	35	3,71
	K13: Emmen, Seetalplatz– Lorenkreuzung und K15: Emmen, Sprengiplatz- Bösfeld	8,39	35	2,94
	K17: Ebikon, Schachenweid (inkl.), – Schlösslistrasse (exkl.)	3,97	35	1,39
	K4: Kriens, Grosshof– Kupferhammer	1,77	35	0,62
	K4: Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswilstrasse	3,53	35	1,24
	K32: Luzern, Allmend	1,24	35	0,43
1711 Zug	Parkplatzpolitik (Parkleitsystem)	2,21	40	0,88
2581 Aareland	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)	5,17	40	2,07
	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)	2,59	40	1,03

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren (Koordination mit Kt. SO & Autobahn)	9,22	40	3,69
2939 Schaffhausen	Dosierung/Verkehrslenkung	4,22	40	1,69
3203 St. Gallen / Arbon–Rorschach	ÖV-Eigentrassierung Stadt St.Gallen A	28,51	40	11,40
3336 Obersee	Rüti	2,63	30	0,79
3901 Chur	Parkleitsystem Innenstadt Chur	1,52	40	0,61
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen (Baden/Fislisbach)	3,45	40	1,38
	Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen	10,34	40	4,14
	Verkehrsmanagement Brugg Regio inkl. Zuflusssteuerung und Busspuren	3,45	40	1,38
	Verkehrsmanagement Brugg Regio (Sicherung der Strassenkapazitäten K118)	0,95	40	0,38
	Busbevorzugung an neuralgischen Stellen einrichten (K411)	2,59	40	1,03
4566 Frauenfeld	Verkehrsfluss in das Stadtzentrum Frauenfeld	5,90	35	2,07
5192 Lugano	Sistema di informazione variabile sulla viabilità	2,01	30	0,60
5250 Mendrisiotto	Migliorie puntuali TP	1,50	35	0,53
6458 RUN	Voies bus	0,20	35	0,07
6621 Genève	35-3 TCSP Saint-Julien–Genève: tronçon Saint-Julien (sous-préfecture) et Saint-Julien (gare) Aménagement du TCSP et réalisation de la tranchée routière couverte	3,32	40	1,33
Somme		183,27		68,28

Liste des mesures dans le domaine de la gestion des systèmes de transports, degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Parkleitsystem	1,07	35	0,37
1061 Luzern	K17: Ebikon, Schlösslistrasse (inkl.) – Knoten Migros	4,15	35	1,45
	K4: Kriens, Zentrum	2,65	35	0,93
	K19: Kriens, Schlund	3,53	35	1,24
2581 Aareland	Parkleitsysteme Zofingen	0,86	40	0,34
3203 St. Gallen/ Arbon–Rorschach	Verkehrssystem-Management St.Gallen	14,42	40	5,77
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Region Lenzburg	3,27	40	1,31
	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (inkl. Wechselwegweisung und Abstimmung Kt. ZH)	5,86	40	2,34
6002 Brig–Visp–Naters	Parkleitsystem Brig-Glis – Naters	0,74	40	0,30
Somme		36,56		14,05

Liste des mesures A dans le domaine du rail pour lesquelles le fonds d'infrastructure ne prévoit pas de cofinancement fédéral, mais qui sont examinées pour pouvoir bénéficier de contributions d'un autre fonds

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA
2581 Aareland	Umbau WSB-Bahnhofanlagen in Aarau	5,21
	Doppelspur Bleien – Teufenthal	7,81
	Ausbau Bahnhof Oberentfelden	2,17
2939 Schaffhausen	Kreuzungsstelle St. Katharinental (Diessenhofen)	4,34
4021 Aargau-Ost	Ausbau Bahnhof Wettingen	2,86
	Verlängerung Kreuzungsgleis Hunzenschwil	4,34
	Strecke Reppischhof–Dietikon	5,21
	Doppelspurabschnitt Bremgarten West – Erdmannlistein	11,28
5586 Lausanne–Morges	BAM: Cadence à 30 min, Morges-Bière	5,60
6458 RUN	Littorail: cadence $^1/_4$ h aux heures de pointe	5,20
6711 Delémont	Réouverture de l'arrêt CFF de Soyhières	1,65
Somme		55,67

Liste des mesures B dans le domaine du rail pour lesquelles le fonds d'infrastructure ne prévoit pas de cofinancement fédéral, mais qui sont examinées pour pouvoir bénéficier de contributions d'un autre fonds

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA
0351 Bern	Doppelspur Liebefeld-Köniz, inkl. Anpassung Haltestelle Liebefeld	7,81
0371 Biel/Bienne	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	17,35
2581 Aareland	Doppelspur Gränichen–Bleien	9,54
2601 Solothurn	Doppelspurausbauten RBS SO-BE	21,69
3203 St. Gallen/ Arbon–Rorschach	Buchs-Neugrüt	4,34
3425 Wil	Bahnsanierungsmassnahmen	1,74
4021 Aargau-Ost	Umbau SBB-Haltestelle Siggenthal–Würenlingen	38,17
6621 Genève	12-3 Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon–St-Cergue–Morez	11,28
Somme		111,92